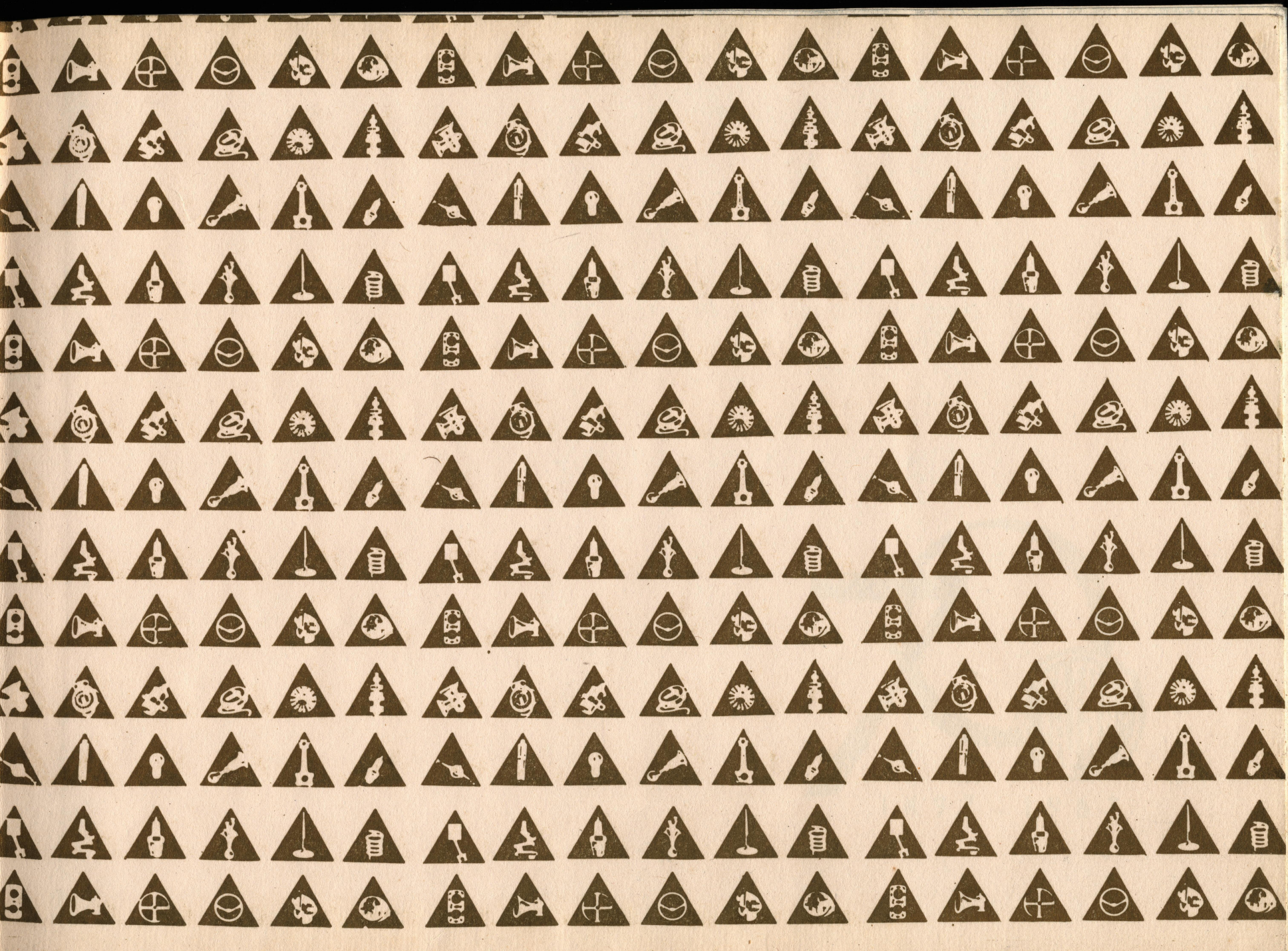
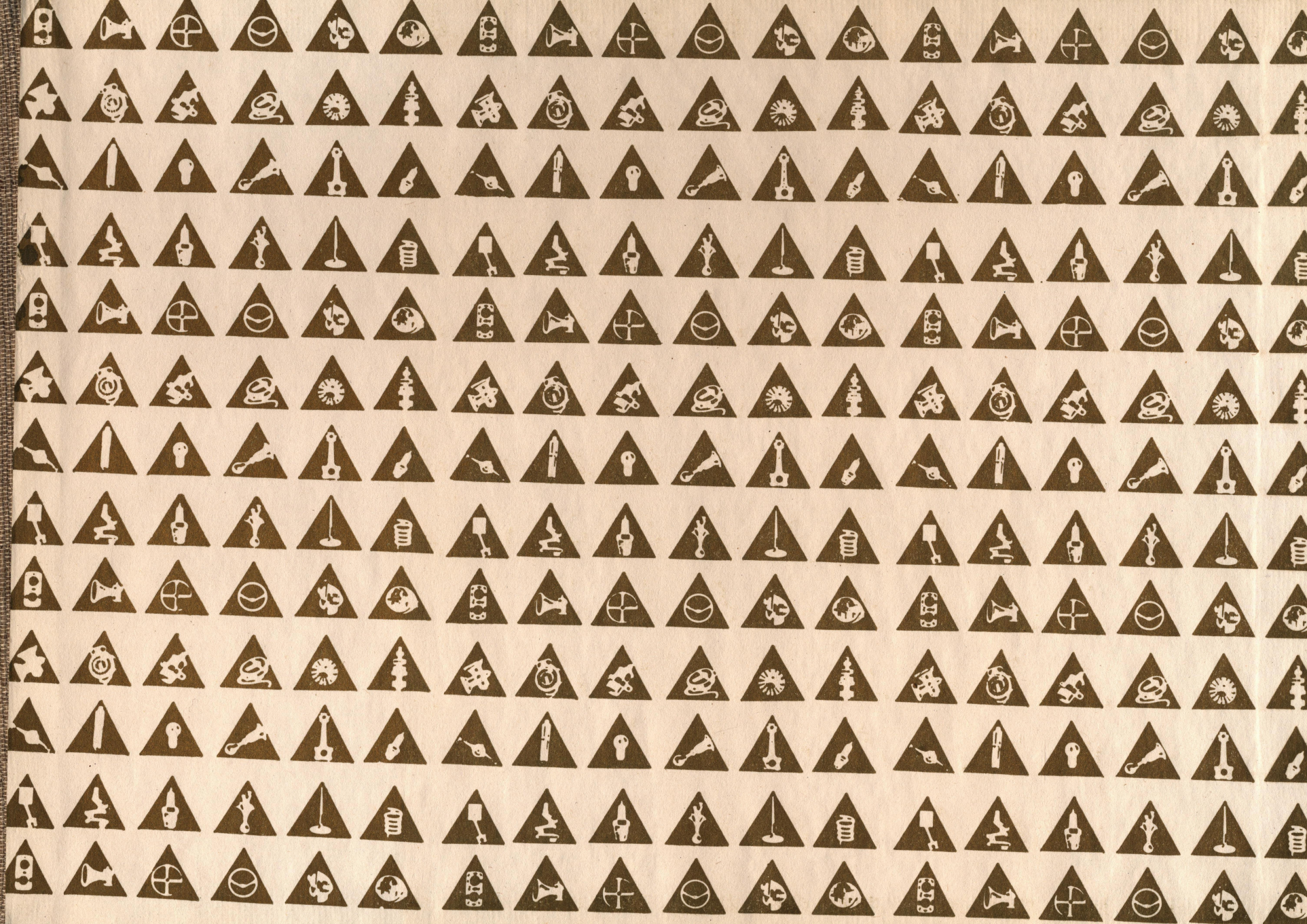


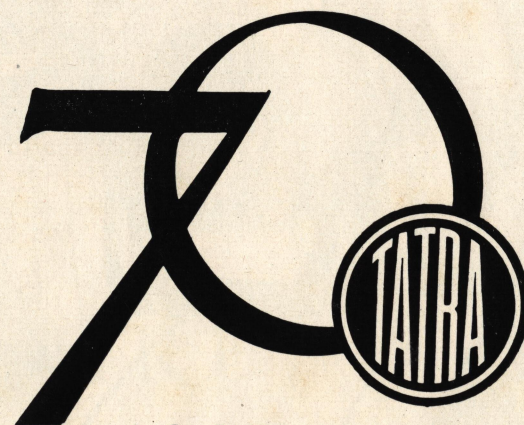




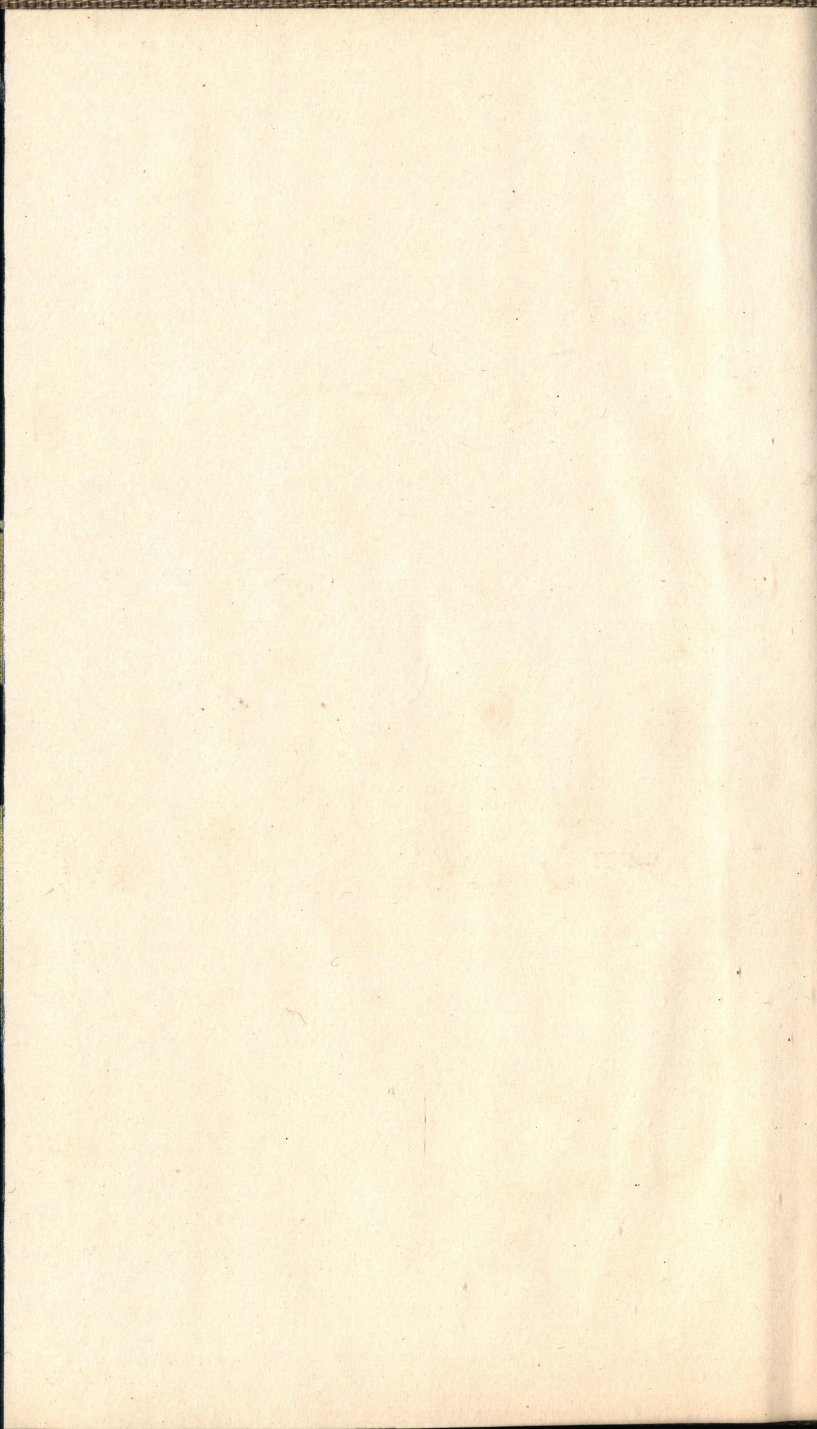
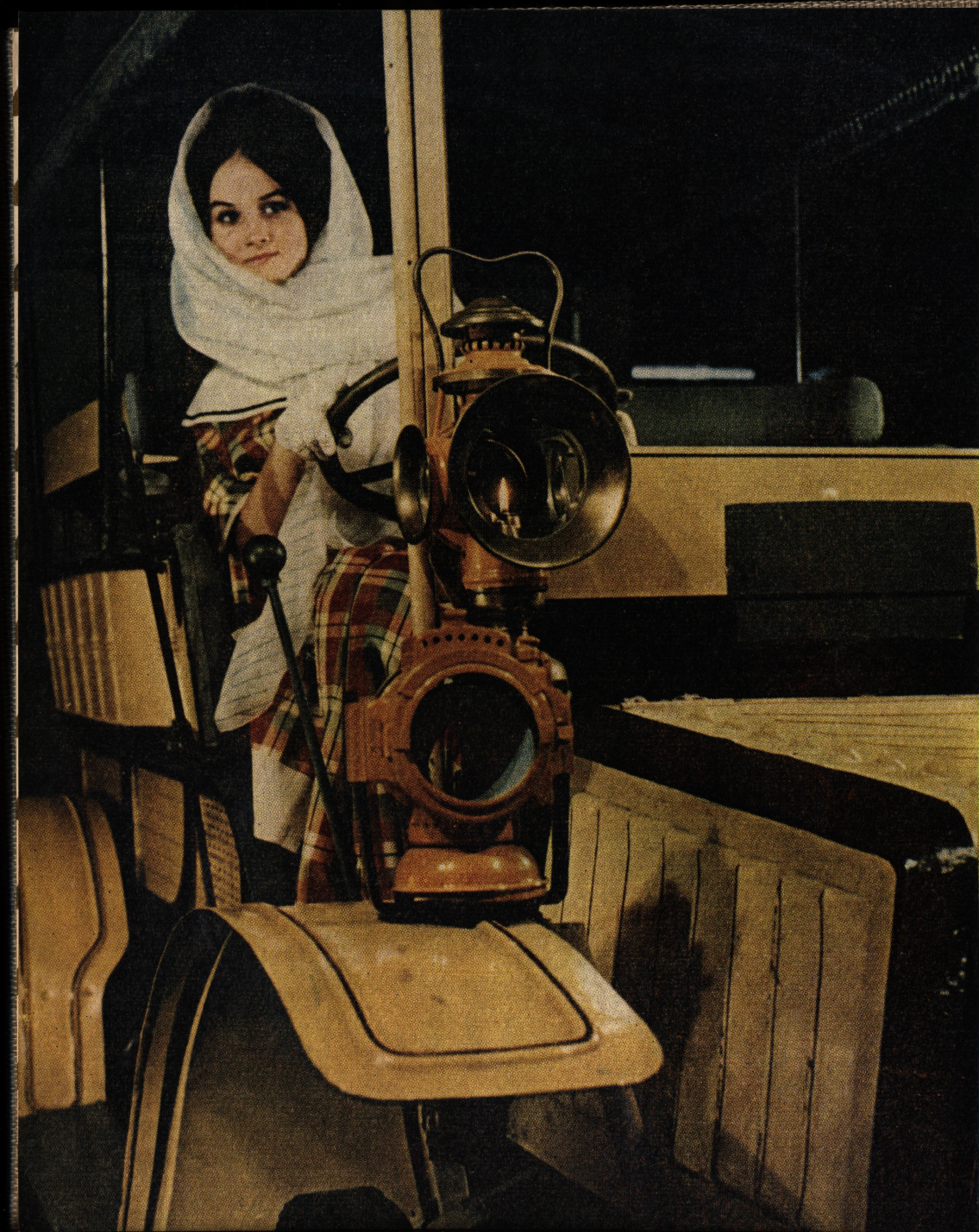
1897-1967





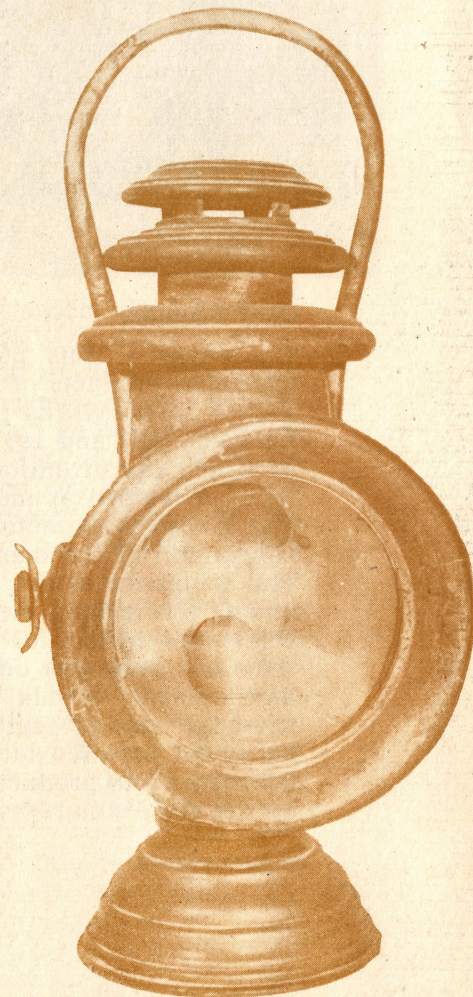


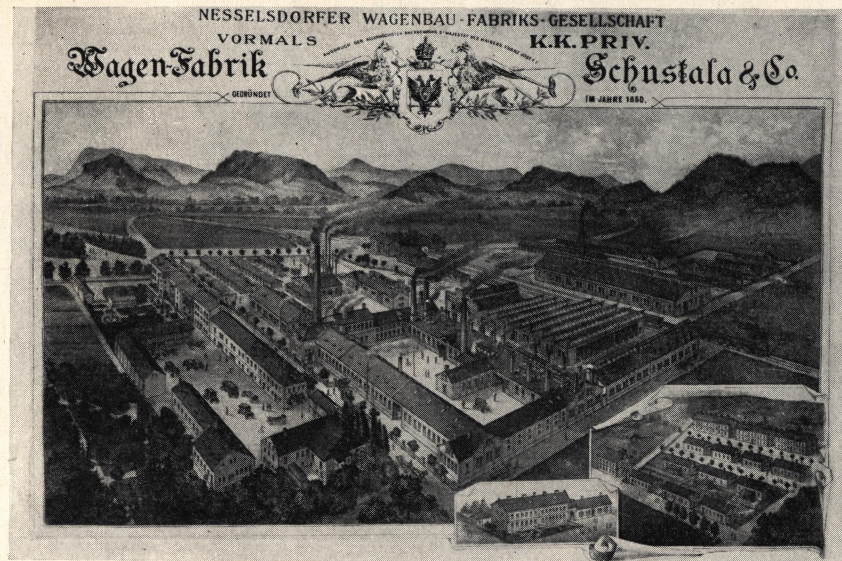
1897 - 1967



70 YEARS MOTOR - CARS
OF THE TATRA

70 JAHRE
TATRA - KRAFTWAGEN





Dear Friends,

The pages of this publication recall some of the remarkable products of the world-renowned Czechoslovak TATRA Motor Works produced during the seventy years between 1897 and 1967. This was a period in the course of which the invention of a primitive self-propelled vehicle developed at meteoric speed into the present fast and comfortable automobile — an invaluable aid and companion of the man of today.

The designers of the TATRA Motor Works were always among the leading pioneers of modern engineering who wrote the history of the automobile. More than once, their achievements influenced the entire trend of world development in this field. Thanks to the honest and thorough skilled craftsmanship of the Kopřivnice workers, the creative ideas of the designers were always converted into products of outstanding properties, sought on the world's markets for their exceptional quality, long

life, and reliability. Those features have become a tradition, and are distinctive also of all the present TATRA motor vehicles.

Seventy years of automotive production is a jubilee hitherto marked by very few of the world's manufactures. Within this period, TATRA brought to the market more than one hundred various types of passenger cars, commercials, and special purpose vehicles, not to speak of a substantial number of engines, rail vehicles, trolleybuses, and other products. Their common denominator is a high engineering standard.

Even a brief description of all the car types manufactured in the course of seventy years would take several volumes. The following pages present a bright array of the most remarkable types, so to say milestones on the road of progress, leading to the present modern commercials of the 138 range, and to the 603 passenger car models.

TATRA
National Corporation
Kopřivnice

Geehrte Freunde!

Sie öffnen die Seiten einer Publikation, die Ihnen einige bedeutende Erzeugnisse des weltbekannten Kraftwagenwerkes TATRA während der Zeitspanne von 1897 bis 1967 ins Gedächtnis rufen will. In dieser Zeitspanne von siebenzig Jahren hat sich die Erfindung des primitiven selbstfahrenden Fahrzeuges mit meteorhafter Geschwindigkeit zu dem heute vollendeten Kraftwagen — diesem unschätzbaren Helfer der Menchen des zwanzigsten Jahrhunderts — entwickelt.

Die Konstrukteure des TATRA-Kraftwagens standen seit jeher in den ersten Reihen jener Pioniere der modernen Technik, die die ruhmreiche Geschichte der atemberaubenden technischen Entwicklung des Kraftwagens schrieben. Die Ergebnisse ihrer Arbeit waren mehr als einmal richtungweisend in der gesamten Weltentwicklung. Die ehrliche und gewissenhafte hochqualifizierte Arbeit der Werkleute von Kopřivnice wusste stets die schöpferischen Ideen der Konstrukteure in solide Erzeugnisse hervorragender Güte umzuwandeln, in Erzeugnisse, die wegen ihrer ausserordentlichen Qualität, Lebensdauer und Zuverlässigkeit auf den Weltmärkten gesucht waren und sind. Diese Eigenschaften sind Tradition geworden



und auch heute noch charakteristisch für sämtliche Kraftwagen der Marke TATRA.

Siebenzig Jahre Kraftwagenproduktion ist ein Jubiläum, das bisher nur von wenigen Weltproduzenten gefeiert werden konnte. In dieser Zeit brachte das TATRA-Werk mehr als 100 verschiedener Personen-, Last- und Spezialkraftwagentypen sowie eine ganze Reihe von Motoren, Schienenfahrzeugen, Obussen und anderer Erzeugnisse auf den Markt. Ihr gemeinsamer Nenner ist das hohe Niveau der technischen Lösung.

Selbst eine nur kurzgefasste Beschreibung sämtlicher im Laufe dieser siebenzig Jahre hergestellten Kraftwagentypen würde mehrere Bände füllen. Auf den nun folgenden Seiten werden vor Ihnen in buntem Kaleidoskop wenigstens die bedeutendsten Typen defilieren, die Marksteine am Weg des Fortschritts bildeten und zu den modernen gegenwärtig gebauten Lastkraftwagen der Typenreihe 138 und den Personenkraftwagen der Type 603 führen.

TATRA
Nationalunternehmen
Kopřivnice



The first motorcar, manufactured at Kopřivnice in 1897, left the gates of a factory, whose products already had a splendid reputation of more than 40 years standing. The original small shop for the manufacture of coaches, founded by Ignác Šustala in 1853, had grown into a sizable industrial enterprise within a short time.

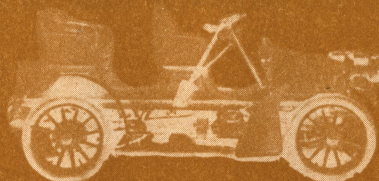
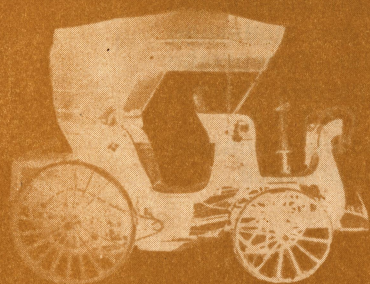
Solid utility carts and carriages were soon followed by elegant, luxurious equipages for the most discerning from almost all of Europe. In 1882, the factory started to manufacture even railway waggons and carriages. Within a short time, it became practically the world's sole supplier of de luxe saloon railway carriages for heads of states, the quality of its products being unrivalled in the Europe of that period.

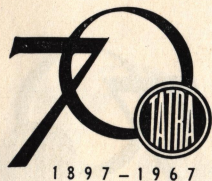
The Kopřivnice people started to consider the design of a motorcar when the car was still in the initial stage of its development. At the time, few could guess that a new means of transport was being born, which, within a few decades, would fully dominate the road transport of both passengers and goods. When building the first automobile, the Kopřivnice factory wanted to meet the

wishes of its customers who had heard or read about the new invention and wanted to possess a self-propelled vehicle, considered to be a crazy vogue.

The first motorcars were actually well proven types of the existing coaches, equipped with an engine, with driving and steering components — in brief, fully complying with the description of „horseless carriage”: The leading staff of the factory, however, headed by the manager Hugo Fischer, the designers Leopold Sviták, Jan Kuchař, and others, rightly anticipated the future of the new transport means. The first commercial vehicle was built less than three years after the first „horseless carriage”. At the time, passenger cars and two special racing cars were already winning laurels for the factory in almost every quarter of Europe.

In the years 1900 to 1914, the factory came up in rapid succession with new types of both passenger cars and





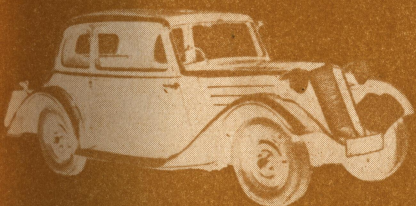
Der erste in Kopřivnice (Nesselsdorf) hergestellte Kraftwagen verliess im Jahre 1897 das Tor dieses Werkes, das damals bereits vierzig Jahre lang hervorragenden Ruf genoss. Aus der ursprünglichen im Jahre 1853 von Ignaz Šustala gegründeten kleinen Werkstätte zur Herstellung von Kaleschen entwickelte sich in kurzer Zeit ein grosses Industrieunternehmen.

Auf die soliden Fuhrwerke und Kaleschen folgten bald auch elegante Kutschen für anspruchsvollste Kunden aus fast ganz Europa. Seit dem Jahr 1882 begann das Werk auch für die Eisenbahn Güter- und Personenwagen herzustellen und bald wurde das Werk fast ausschliesslicher Lieferer von Luxussalonwagen für Staatsoberhäupte, denn die Güte dieser Erzeugnisse stand damals in Europa konkurrenzlos da.

Mit der Konstruktion von Kraftwagen begann man sich in Kopřivnice bereits zu einer Zeit zu befassen, da sich

der Kraftwagen in der Welt noch in seinem ersten Entwicklungsstadium befand. Damals ahnten nur wenige, dass ein neues Verkehrsmittel geboren worden war, das in wenigen Jahrzehnten die Personen- und die Güterbeförderung auf der Strasse vollkommen beherrschen wird. Mit dem Bau des ersten Kraftwagens wollte das Werk in Kopřivnice den Wünschen jener Kunden Rechnung tragen, die von der neuen Erfindung gehört oder gelesen hatten und ein selbstfahrendes Fahrzeug zu besitzen wünschten, das als modische Exzentrizität betrachtet wurde.

Die ersten Kraftwagen waren im wesentlichen die bewährten Typen der bis dahin gebauten Kaleschen, die mit Motor, Antriebs- und Lenkmechanismus ausgestattet wurden, so dass ihr damaliger Namen „pferdeloser Kutschwagen“ vollkommen passend war. Die leitenden Fachleute des Werkes, mit dem Werkdirektor Hugo Fischer an der Spitze, den Konstrukteuren Leopold Svíták, Jan Kuchař und anderen, haben die Perspektiven des neuen Verkehrsmittels mit grossem Weitblick richtig abgeschätzt. Kaum drei Jahre nach dem ersten pferde-





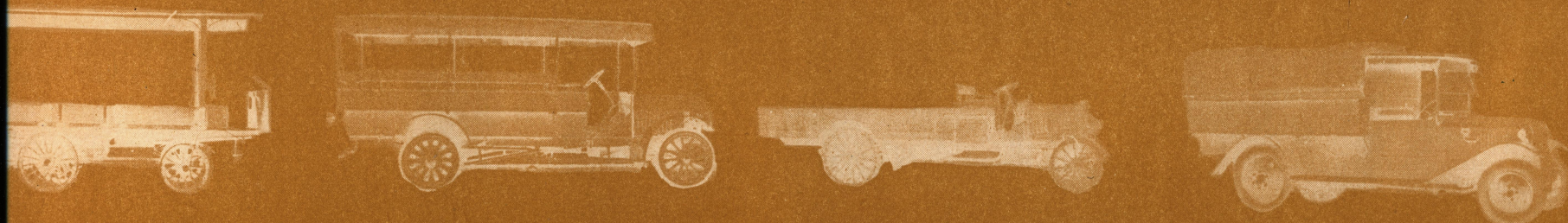
commercials. At the time, Dr. Eng. Hans Ledwinka was already working at the factory, later to become its chief designer and technical manager for a great many years. The armament programme during the First World War caused stagnation in the development and production of motor vehicles, and later almost complete discontinuation of the motor vehicle manufacture. Amalgamation with the firm Ringhoffer marked a turning point. In 1923, the erection of a new motor factory at Kopřivnice was finished, and in the same year, a true „bomb” — the famous TATRA 4/12 twin cylinder appeared on the market.

The new type was the sensation of the year, meaning a complete revolution in the hitherto accepted design principles. The small, cheap, practical, and almost indestructible passenger car was the first successful solution of a popular transport means for a wide circle of customers. The design of this car featuring an air cooled engine, a backbone chassis frame, swinging half axles, independent wheel suspension all round, and many other novelties, was far in advance of the world's motor engineering of that time. To date, some of the then novel-

ties are being employed in various alternatives in numerous vehicles throughout the world. For many years, air-cooled engines remained a special feature of the TATRA make.

The design conception of the twin cylinder was the starting point for deriving a variety of other successful types of both passenger cars and light commercials. In 1934, TATRA again surprised the general public and specialists by the first streamlined series production car of the world, developing unusually high peak speeds with an engine of relatively low horse power. Its conception was again far in advance of the existing state of the world's motor engineering. All the later types of TATRA passenger cars, including the present latest 603 model, line up successfully with this conception.

In recent years, the focus of production has shifted to commercials and special-purpose vehicles. At present, TATRA is one of the world's biggest manufacturers of heavy duty cross country commercials.





losen Kutschwagen bauten sie den ersten Lastkraftwagen. In jener Zeit hatten bereits zwei Personen- und zwei Spezialrennwagen zahlreiche Lorbeeren für das Werk fast in ganz Europa gesammelt.

In den Jahren 1900 bis 1914 brachte das Werk in rascher Folge neue Personen- und Nutzkraftfahrzeugtypen heraus. Damals arbeitete im Werk bereits Dipl.-Ing. Jan Ledwinka, der später viele Jahre dort Chefkonstrukteur und technischer Direktor war.

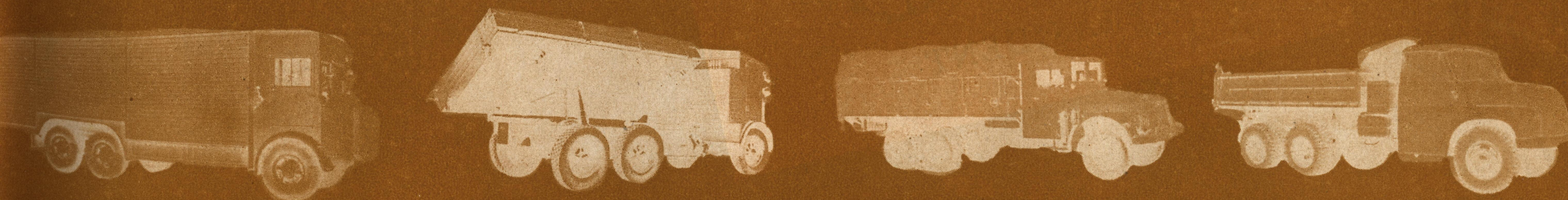
Im Jahre 1923 wurde in Kopřivnice der Bau des neuen Kraftwagenwerkes beendet, das noch im gleichen Jahr einen Schlager — den berühmten Zweizylinder TATRA 4/12 — auf den Markt brachte.

Die neue Type war die Sensation des Jahres, denn sie bewirkte einen vollständigen Umschwung in den bisher gültigen Konstruktionsgrundsätzen. Der kleine, billige und fast unverwüsthliche Personenkraftwagen war die erste erfolgreiche Lösung des Problems eines Transportmittels für breite Verbraucherkreise. Die Konstruktion

des Wagens mit luftgekühltem Motor und Zentralrohr-Ansatzrahmen, Pendelachse, einzeln abgefederten Hinterrädern und vielen anderen Neuheiten, war dem damaligen Stand der Kraftwagentechnik in der Welt um eine ganze Reihe von Jahren voraus, und manche dieser Neuheiten werden heute noch in verschiedenen Varianten bei zahlreichen Fahrzeugen auf der ganzen Welt benutzt. Die Luftkühlung der Motoren blieb viele Jahre eine Spezialität der Marke TATRA.

Die konstruktive Konzeption des Zweizylinders war die Grundlage für eine ganze Reihe weiterer erfolgreicher Varianten von Personenkraftwagen- und leichten Lastkraftwagentypen. Im Jahre 1934 überraschte das TATRA-Werk die Öffentlichkeit und Fachkreise mit dem ersten serienmässig erzeugten aerodynamischen Kraftwagen der Welt, der eine ausserordentlich hohe Maximalgeschwindigkeit mit verhältnismässig schwachem Motor erzielte. Auch die Konzeption dieses Wagens war dem Stand der damaligen Kraftwagentechnik in der Welt um mehrere Jahre vorausgeeilt. An sie knüpfen sämtliche nachfolgende Personenkraftwagentypen TATRA erfolgreich an, ebenso wie auch die neueste Type 603.

In den letzten Jahren hat sich der Schwerpunkt der Produktion auf Last- und Spezialkraftwagen verlagert.





PRÄSIDENT

1897

Called "President" this was the very first motorcar manufactured in Central Europe. Having outlived in sound condition many a younger one, it now rests in the Technical Museum, but is still roadworthy.

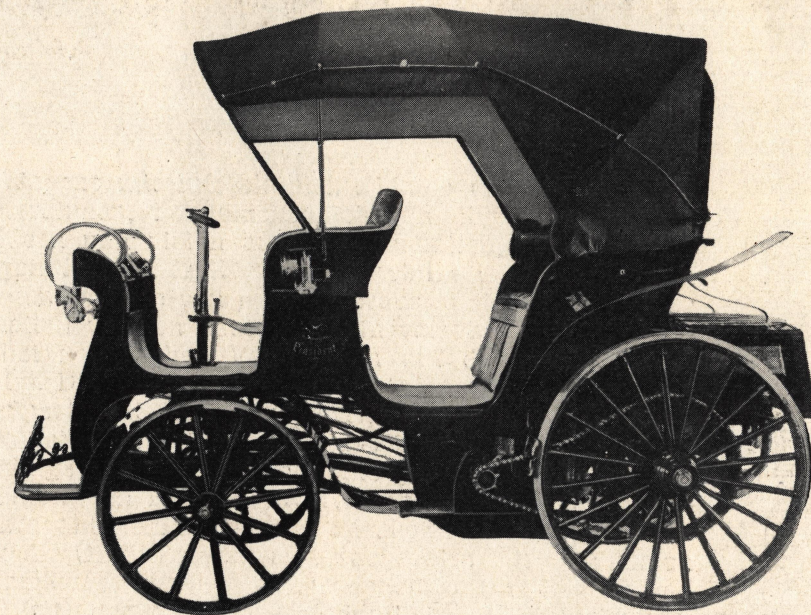
The four-stroke flat twin-cylinder Benz engine with a swept volume of 2750 c.c. or 167.75 cu.in. has a power output of 5 HP at 600 RPM. It is rear mounted, like the engines of its younger streamlined brothers which were to make their appearance forty years later.

The torque of the engine is transmitted to the layshaft by means of flat, crosswise running belts, and further to the rear wheels by means of block chains. The transmission ratios can be changed by shifting the belts onto belt pulleys of various diameters, while tilting the handlebar column forwards or rearwards. The driving mechanism incorporates a simple differential. The next car was already provided with a simple gearbox.

The "President" made its first public appearance in Vienna. With a crew of four on board, it covered with flying colours the distance of 250 km (155 miles) without the slightest defect, at an average speed of 17 km.p.h. or 10.56 m.p.h.

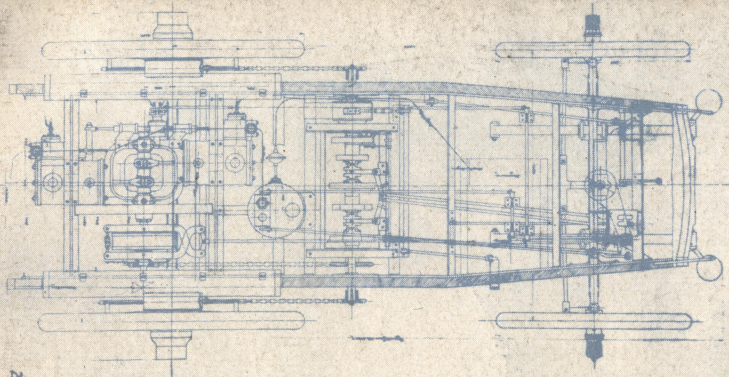
Er war der erste und erhielt den Namen „Präsident“. Ausserdem war er der erste in Mitteleuropa hergestellte Kraftwagen. Er hat bei guter Gesundheit so manche jüngere überlebt und ruht jetzt im Museum, ist aber bis heute noch fahrfähig.

Der Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor Benz mit einem Hubraum von 2750 cm³ erzielt eine Leistung von 5 PS bei 600 U/min. Er ist wie die Motoren seiner jüngeren

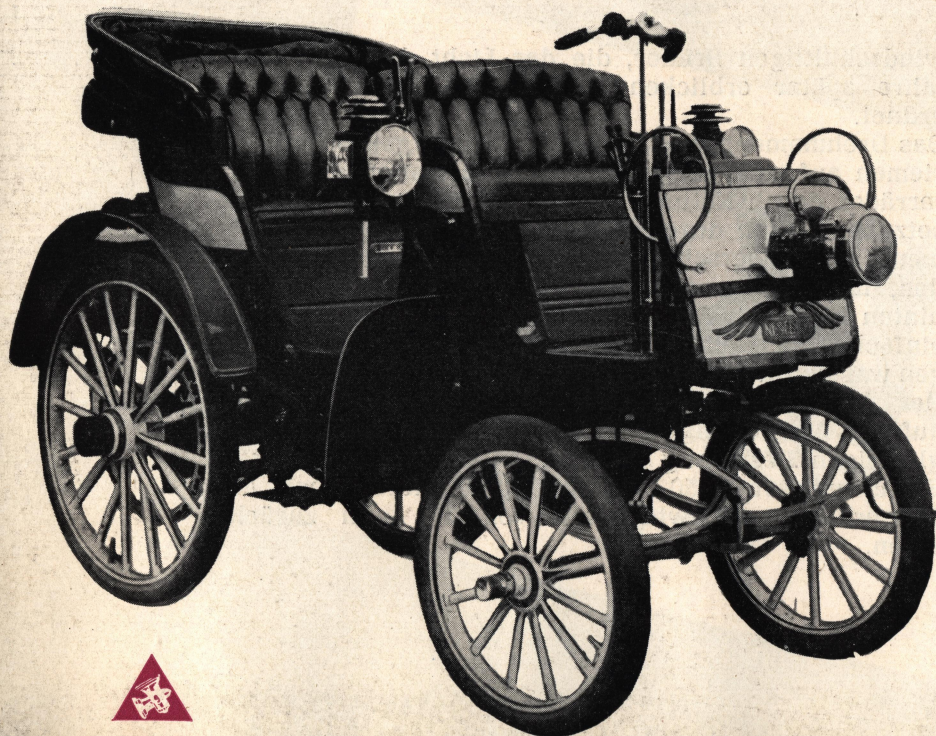


windschnittigen Brüder, die das Licht der Welt vierzig Jahre später erblicken sollten, im Wagenheck angeordnet.

Das Drehmoment wird vom Motor durch gekreuzte Flachriemen auf eine Vorgelegewelle und weiter auf die Hinterräder durch Ketten übertragen. Die Grösse der Übersetzungen kann durch Verschieben der Riemen auf Riemenscheiben verschiedener Durchmesser geändert werden, indem man die Lenksäule nach vorn oder nach hinten kippt. Im Antriebsmechanismus befindet sich ein einfaches Ausgleichgetriebe. Der zweite hergestellte Wagen war bereits mit einem einfachen Getriebe ausgerüstet. Der „Präsident“ wurde der Öffentlichkeit zum erstenmal auf der Ausstellung in Wien vorgestellt. Mit einer viergliedrigen Besatzung hatte er es zuwege gebracht, die Entfernung von 250 km ohne jede Störung mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h zurückzulegen.



22.



The horseless carriage becomes a real motor-car. Model A still has a handlebar.



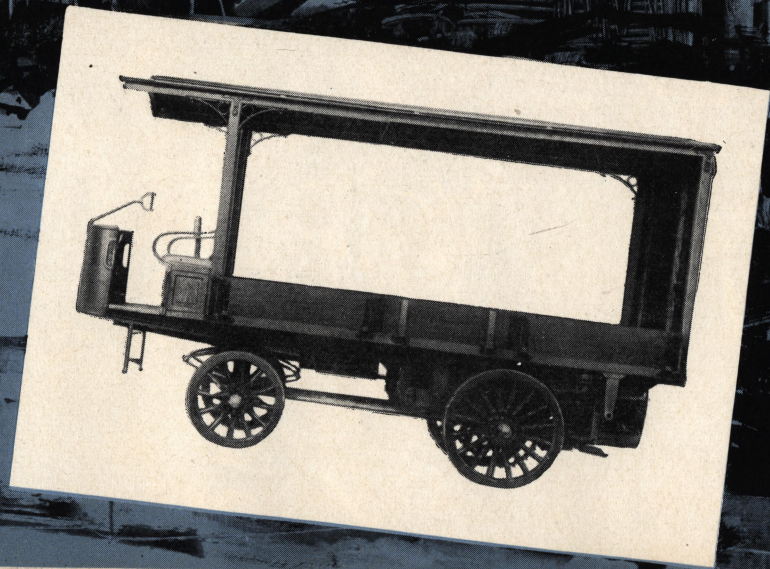
Aus dem pferdelosen Kutschwagen wird ein wirklicher Kraftwagen. Die Type A hat noch Lenker.

In 1899, model A features a remarkable novelty — the first simple tyres.



Im Jahre 1899 ist bei der Type A eine wichtige Neuheit zu verzeichnen — die ersten einfachen Luftreifen.





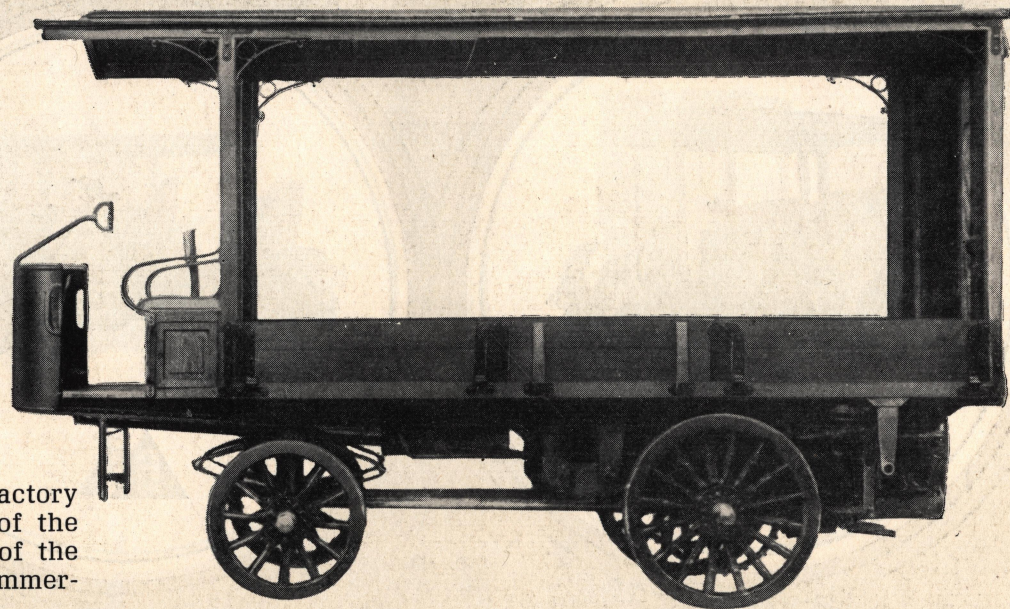
1900

As early as 1900, the gates of the Kopřivnice factory opened to let pass one of the first commercials of the world, a distinguished predecessor and promotor of the fame of the present world-renowned TATRA commercials.

It had a flat twin-cylinder engine of 12 HP power output, mounted at the rear under the cargo platform. For its day, it had a considerable carrying capacity of 2000 kg or 4408 lbs. Its was supplied as a flat truck, or with a top supported by posts, either hard or tarpaulin. The handlebar was replaced by a swinging lever provided with a grip.

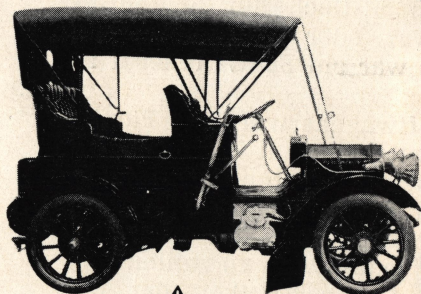
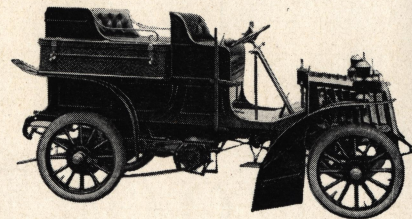
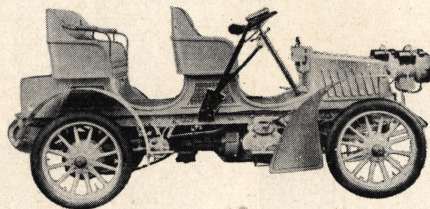
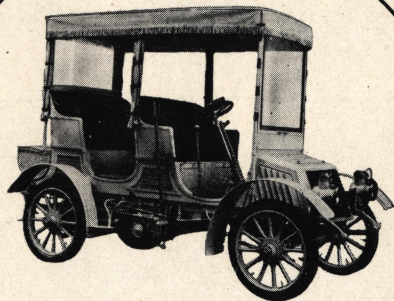
The construction of a commercial was a revolutionary feat, to be appreciated far later in the future. In the first year of the twentieth century, there were still many who considered a motorcar to be an interesting, luxurious plaything. Accordingly, the manufacturers' attention was focused on touring and sports cars.

Im Jahre 1900 fährt aus den Werktoeren in Kopřivnice einer der ersten Lastkraftwagen der Welt, der ehrwürdige Ahne und Begründer des Ruhmes der heute weltberühmten TATRA-Lastkraftwagen.



Sein Zweizylinder-Boxermotor mit einer Leistung von 12 PS ist im Heck unter der Ladefläche angeordnet. Für die damalige Zeit wies der Wagen die bemerkenswert hohe Nutzlast von 2000 kg auf. Er wurde als offener Pritschenwagen oder mit einem Dach auf Säulen geliefert, das entweder fest war oder aus einer Plane bestand. Anstelle des Lenkers war ein Schwenkhebel mit Griff.

Der Bau eines neuen Lastkraftwagens war eine Pioniertat, die erst spätere Generationen voll einzuschätzen wussten. Im ersten Jahr des zwanzigsten Jahrhunderts betrachteten viele noch den Kraftwagen als ein interessantes Luxusspielzeug für Liebhaber von Exzentrizitäten, die bereit waren, dafür jeden Preis zu zahlen. Deshalb konzentrierte sich die Aufmerksamkeit der Hersteller auf Touren- und Sportwagen. Der Lastkraftwagen blieb für einige Jahre noch eine Extravaganz des Werkes von Kopřivnice.



Model B, called "VIERER", with a canopy top (1902).

Die Type B, genannt der „Vierer“, mit Baldachindach (1902).



In model D, the flat engine of 24 HP output is placed in the centre under the floor.
Der Boxermotor mit einer Leistung von 24 PS befindet sich bei der Type B in der Wagenmitte unter dem Boden.



Model B sports car with baskets for carrying a sport outfit.

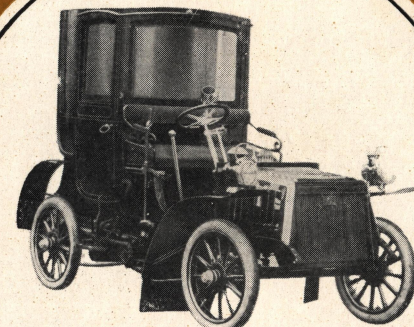
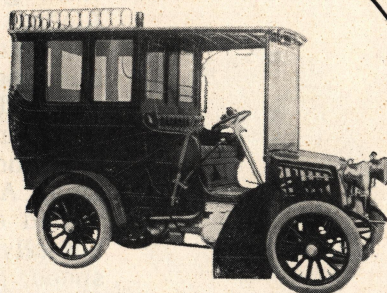
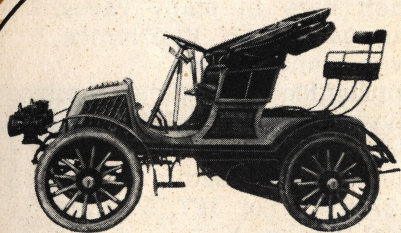
Der Sportwagen Type B mit Körben zur Aufbewahrung von Sportausrüstungen.



Model E twin cylinder with an engine of 12 HP power output (1905).

Die Type E, deren Zweizylindermotor 12 PS leistet (1905).



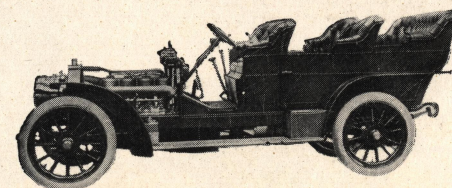


The "ZWEIER" twin cylinder with an emergency seat for a servant (1901).
Zweizylinder „der Zweier“ mit einem Sitz für den Diener (1901).

Model D saloon already has a gearbox and bevel gear differential.
Die Limousine Type B ist schon mit einem Getriebe mit Kegeldifferential ausgestattet.

Model D features the first four-cylinder engine (1902—1905).
Bei der Type B wurde zum erstenmal ein Vierzylindermotor verwendet (1902 bis 1905).

Model K with a four-cylinder engine of 40 HP power output (1906).
Die Type K mit Vierzylindermotor, der eine Leistung von 40 PS abgibt (1906).



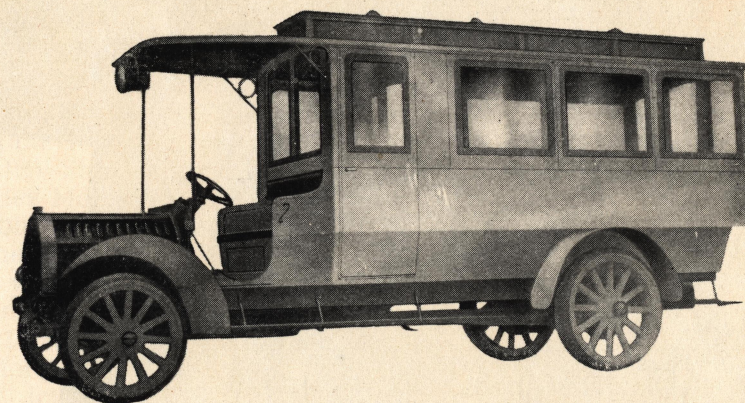
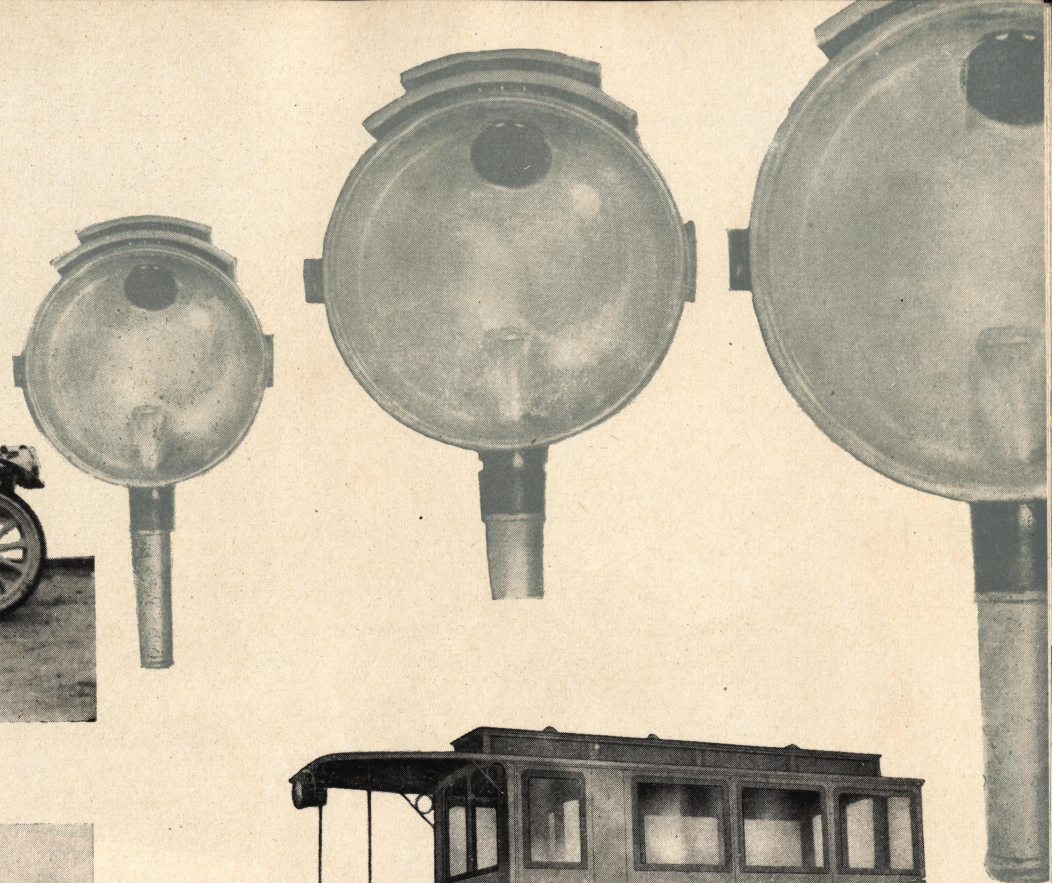


At the turn of the century, the leading motoring pioneers were gaining publicity for their cars in many races. Among these were two racing cars from Kopřivnice, manufactured in 1899, which won many laurels.

The bodywork of the first Kopřivnice racing car was reduced to just two seats. The four-stroke, flat twin-cylinder engine of 12 HP power output at 1360 RPM was rear mounted, without any bonnet, and readily accessible. At a swept volume of 2750 c.c. or 167.75 cu.in. it had a bore and stroke of 120 mm or 4.72" — being actually the first "square" engine. The car had a four-speed gearbox and flywheel-mounted friction clutch. Complete with spare tyres, water and fuel, it weighed only 975 kg or 2149.5 lbs, and attained a peak speed of up to 112 km.p.h. or 69.45 m.p.h. — quite remarkable for its time.

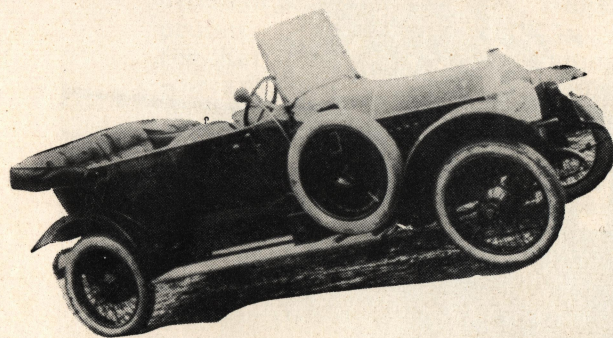
Um die Jahrhundertwende propagierten führende Pioniere ihre Kraftwagen in zahlreichen Rennen. Unter ihnen waren auch zwei Rennwagen, Baujahr 1899 aus Kopřivnice, die eine Reihe wertvoller Erfolge zu verzeichnen hatten. Ein solches Rennen, wie z.B. der Gordon-Benett-Preis auf der 1750 km langen Strecke Paris — Wien, war dazu angetan, auf den damaligen Strassen die Qualität der Wagen gründlich zu überprüfen.

Die Karosserie des ersten Rennwagens aus Kopřivnice war auf bloss zwei Sitze reduziert. Der Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor mit einer Leistung von 12 PS bei 1360 U/min war unverkleidet im Heck angeordnet und leicht zugänglich. Bei einem Hubraum von 2750 cm³ betrug der Hub und die Bohrung 120 mm, so dass es sich hier eigentlich um den ersten quadratischen Motor handelte. Der Wagen war mit Vierganggetriebe und Reibkupplung im Schwungrad ausgestattet. Er wog mit Reservereifen, Wasser und Kraftstoff nur 975 kg und erreichte die damals bemerkenswerte Höchstgeschwindigkeit von 112 km/h.

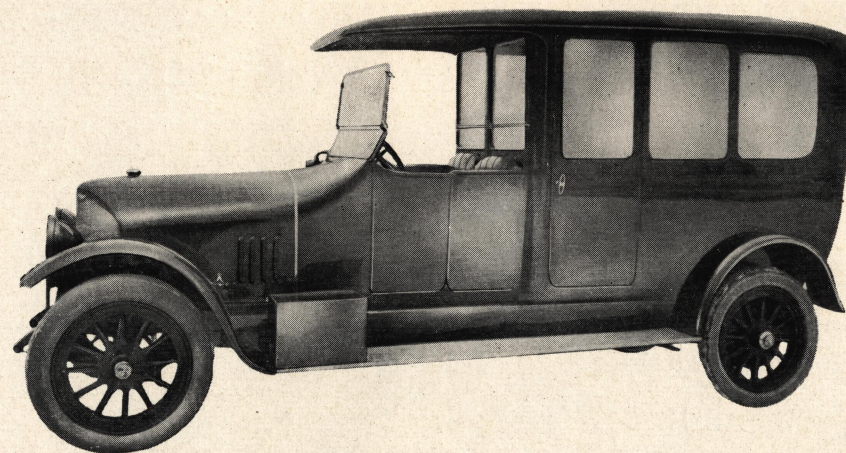
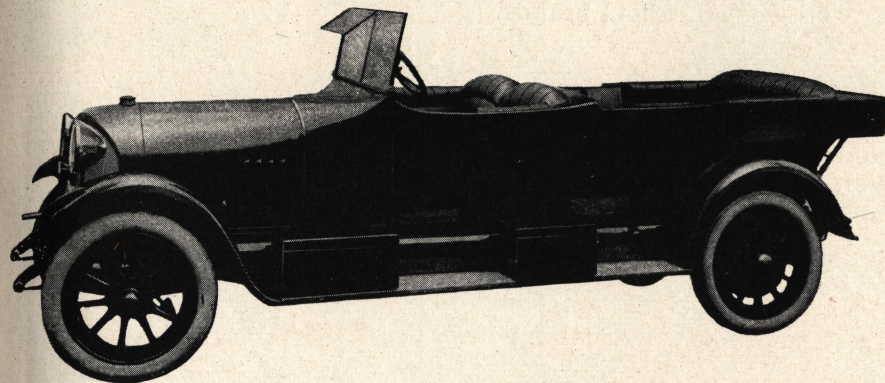


The first motor buses and motor coaches from the years 1907 to 1909.

Die ersten Omnibusse und Autocars aus den Jahren 1907 bis 1909.



TYP S



In 1906, the Kopřivnice factory switched over to the then classical car conception with front mounted engine. Each year, however, it traditionally presented remarkable, often rather during novelties, perfectly mastered in design, and carefully elaborated.

The S 20/30 car model four cylinder in line engine of 1906 production had, for the first time, valves in the head — OHV. The initial 18 to 20 HP power output of the engine was later increased to 30 BHP. The S 40/50 model manufactured in 1910 already had a six-cylinder engine of 50 BHP. It was the first overhead camshaft (OHC) engine.

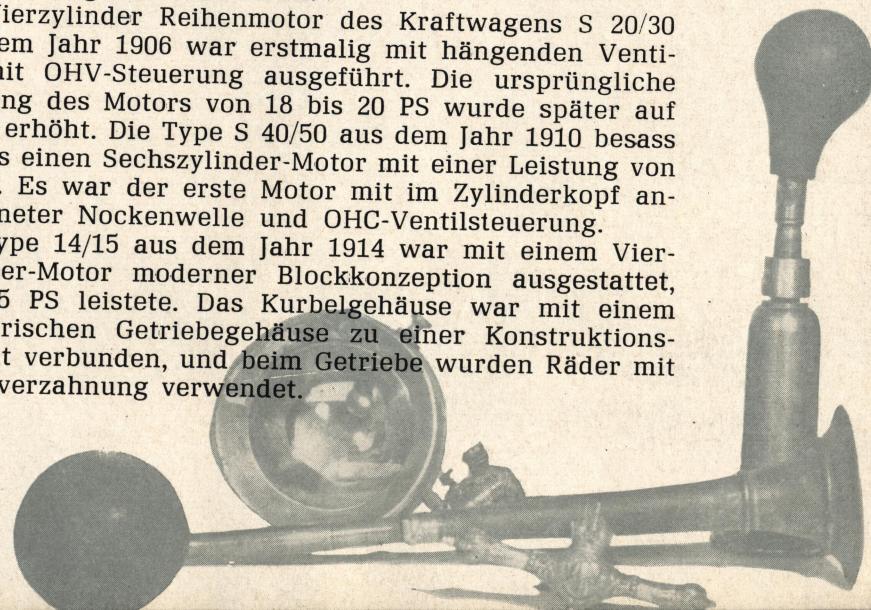
The T 14/15 model from 1914 had a four-cylinder engine of modern block design with a power output of 15 BHP. The engine crankcase formed an integral unit with the cylindrical gearbox housing; the gears were provided with inner teeth.

The U 20/65 six-cylinder from 1914, developing a power output of 65 BHP, is recorded in motoring history as the

Im Jahre 1906 ging das Werk in Kopřivnice auf die damals klassische Kraftwagenkonzeption mit vorn angeordnetem Motor über. Jahr für Jahr brachte es traditionell bemerkenswerte und oft sehr gewagte Neuheiten heraus, die konstruktionsmässig vollendet durchdacht und sorgfältig durchgearbeitet waren.

Der Vierzylinder Reihenmotor des Kraftwagens S 20/30 aus dem Jahr 1906 war erstmalig mit hängenden Ventilen mit OHV-Steuerung ausgeführt. Die ursprüngliche Leistung des Motors von 18 bis 20 PS wurde später auf 30 PS erhöht. Die Type S 40/50 aus dem Jahr 1910 besass bereits einen Sechszylinder-Motor mit einer Leistung von 50 PS. Es war der erste Motor mit im Zylinderkopf angeordneter Nockenwelle und OHC-Ventilsteuerung.

Die Type 14/15 aus dem Jahr 1914 war mit einem Vierzylinder-Motor moderner Blockkonzeption ausgestattet, der 15 PS leistete. Das Kurbelgehäuse war mit einem zylindrischen Getriebegehäuse zu einer Konstruktionseinheit verbunden, und beim Getriebe wurden Räder mit Innenverzahnung verwendet.



first motorcar car in the world fitted with front wheel as well as rear wheel brakes.

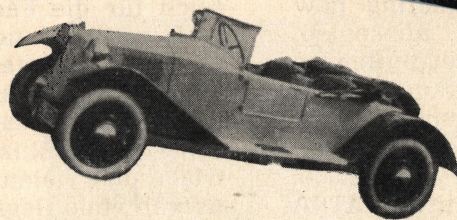


Der Sechszylinderwagen U 20/65 aus dem Jahr 1914 mit einer Leistung von 65 PS ist als erster Wagen auf der Welt mit Bremsen an allen vier Rädern in die Geschichte eingegangen.

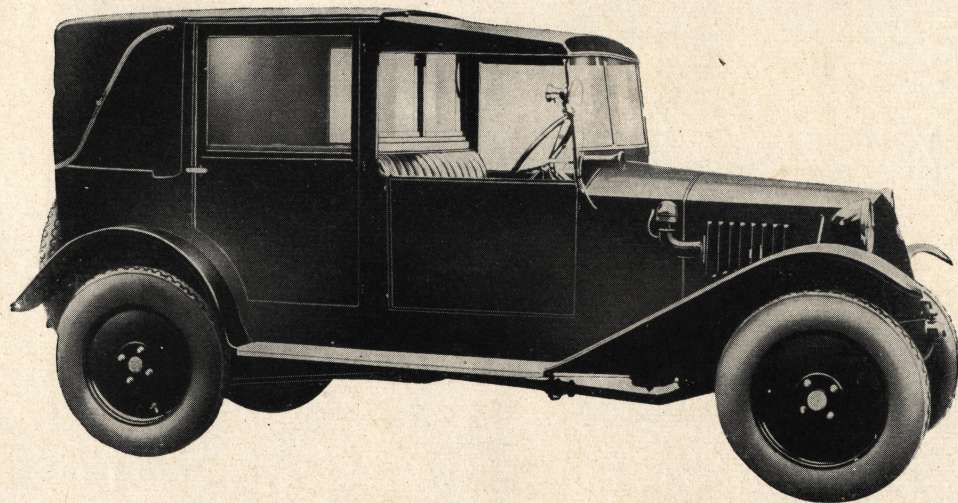


During the years 1914 to 1919, mostly commercials for military purposes were being manufactured. Various types of trailers were being introduced.

In den Jahren 1914 bis 1919 wurden vor allem Lastkraftwagen für den Bedarf der Armee hergestellt. Man begann auch verschiedene Arten von Anhängern zu benutzen.

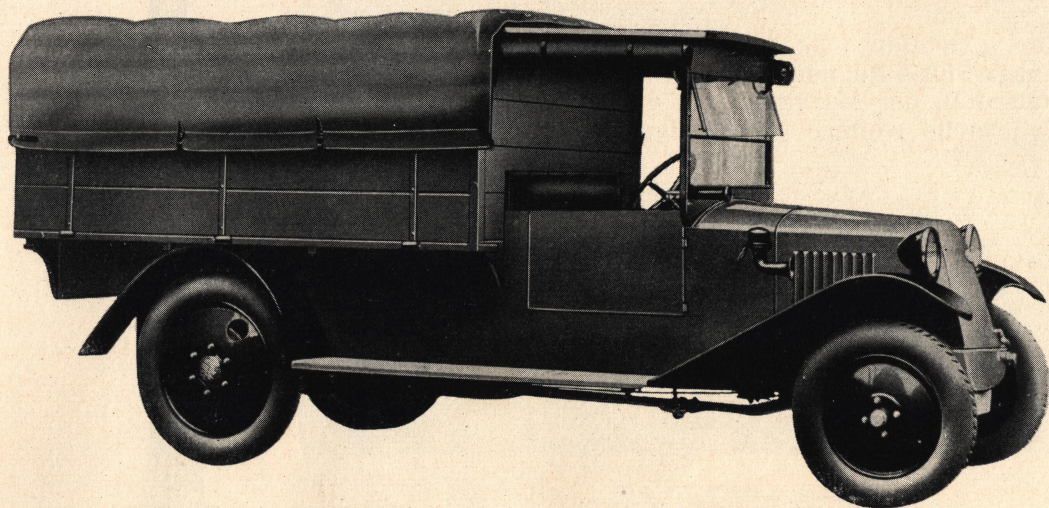
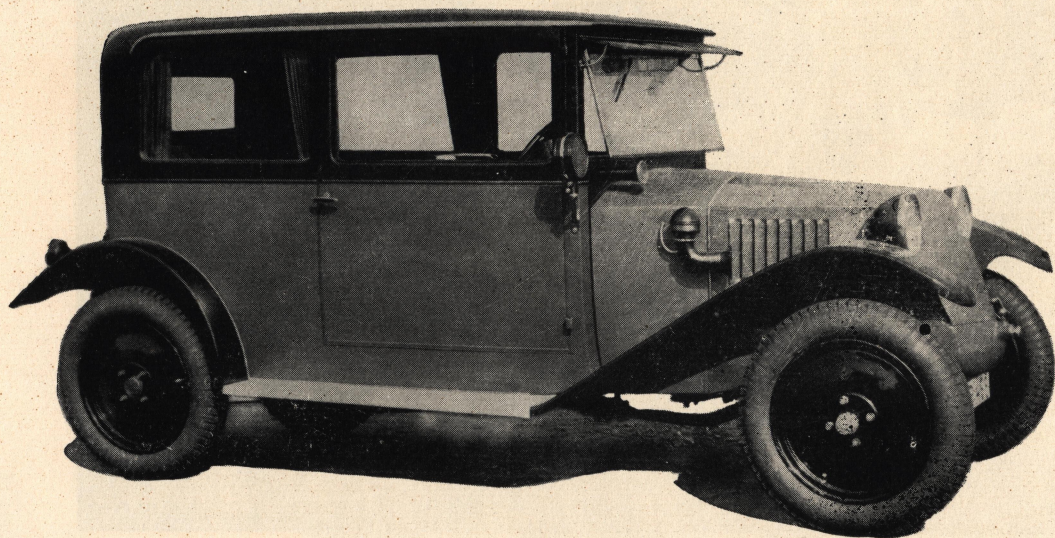


TATRA II

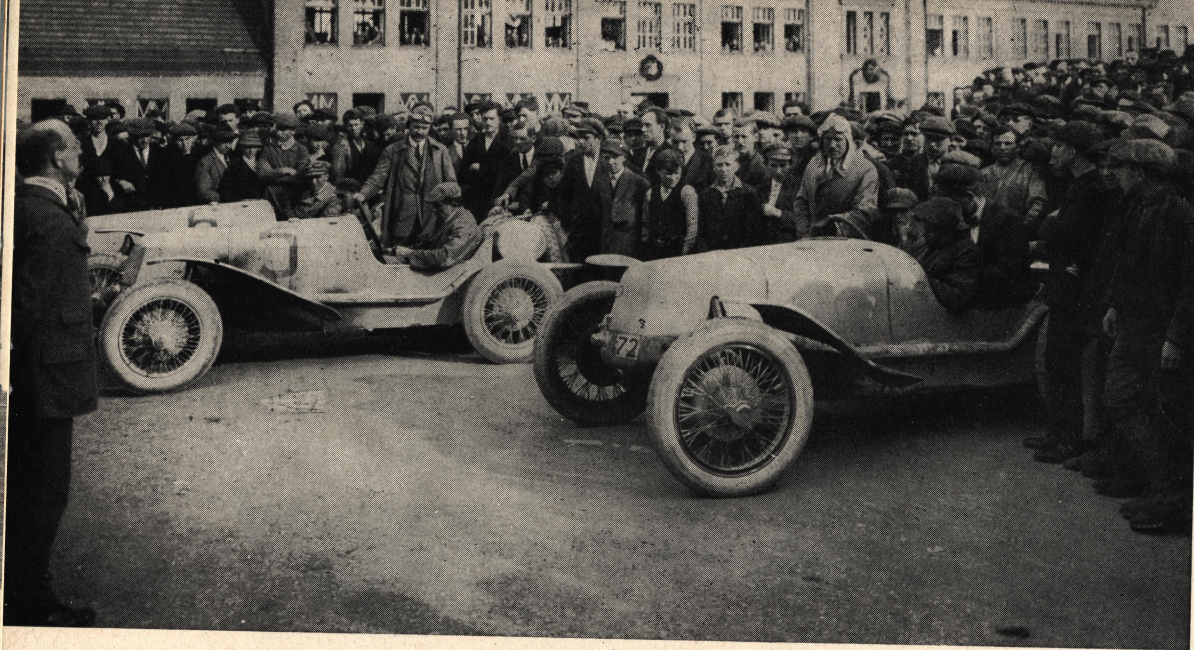


The TATRA 4/12 — a vehicle which in 1923 created quite a stir in the world, and provoked widespread discussions and sharp quarrels among experts. In one fell swoop, it turned upside down all the hitherto valid orthodox design principles. Even experts were overwhelmed by the extensive display of new features indicating new trends in motorcars development: a small, air-cooled, flat twin-cylinder engine of 12 BHP, a revolutionary backbone type chassis lacking the classical frame, swinging half axles with independent wheel suspension, spur gear differential, and a variety of other advanced details. Revolutionary was also the exceptionally low price. There were quite a lot of opposers, but the little TATRA passed with flying colours, proving its quality not only in innumerable difficult road races and trials, but mainly in everyday operation with satisfied owners, to whom it rendered reliable service, requiring a minimum of attention and ensuring freedom from trouble for hundreds of thousands of miles. From the passenger car, also a light commercial, model 13, was derived.

Der TATRA 4/12 — ein Fahrzeug, das im Jahre 1923 allgemeines Aufsehen in der Welt erregte und lebhaft Diskussionen sowie scharfe Polemiken in Fachkreisen hervorrief. Es stellte schlagartig sämtliche bisher gültigen orthodoxen Konstruktionsgrundsätze auf den Kopf. Auch für die Fachleute war das etwas zu viel auf einmal, was auf neue Richtungen in der Kraftwagenentwicklung hinwies: der kleine, luftgekühlte Boxermotor mit einer Leistung von 12 PS, ein revolutionäres Zentralrohr-Ansatzchassis ohne klassischen Rahmen, Pendelachse mit Einzelradaufhängung, Stirnradausgleichgetriebe und vielen anderen fortschrittlichen Details. Es gab viele Gegner, aber der kleine TATRA stellte seine Qualität in unzähligen schweren Strassenrennen und Wettbewerben, vor allem jedoch im Alltagsbetrieb bei den zufriedenen Besitzern souverän unter Beweis, denen er verlässlich, anspruchslos und ohne geringste Störungen Hunderttausende von Kilometern gedient hat. Vom Personenkraftwagen wurde auch der leichte Lastkraftwagen Type 13 abgeleitet.

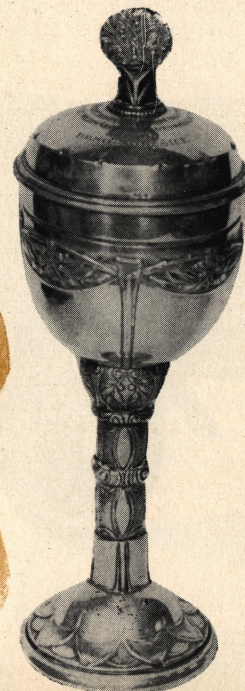


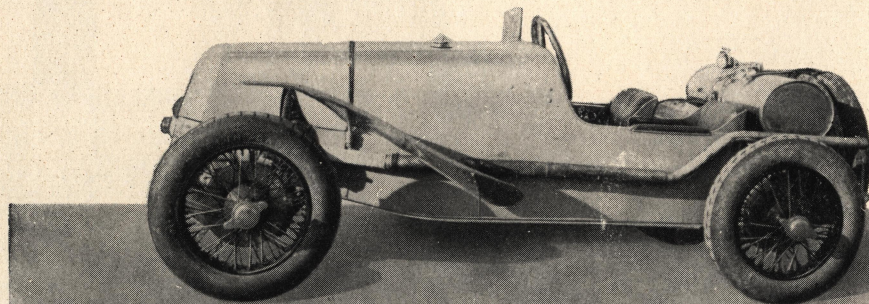
13

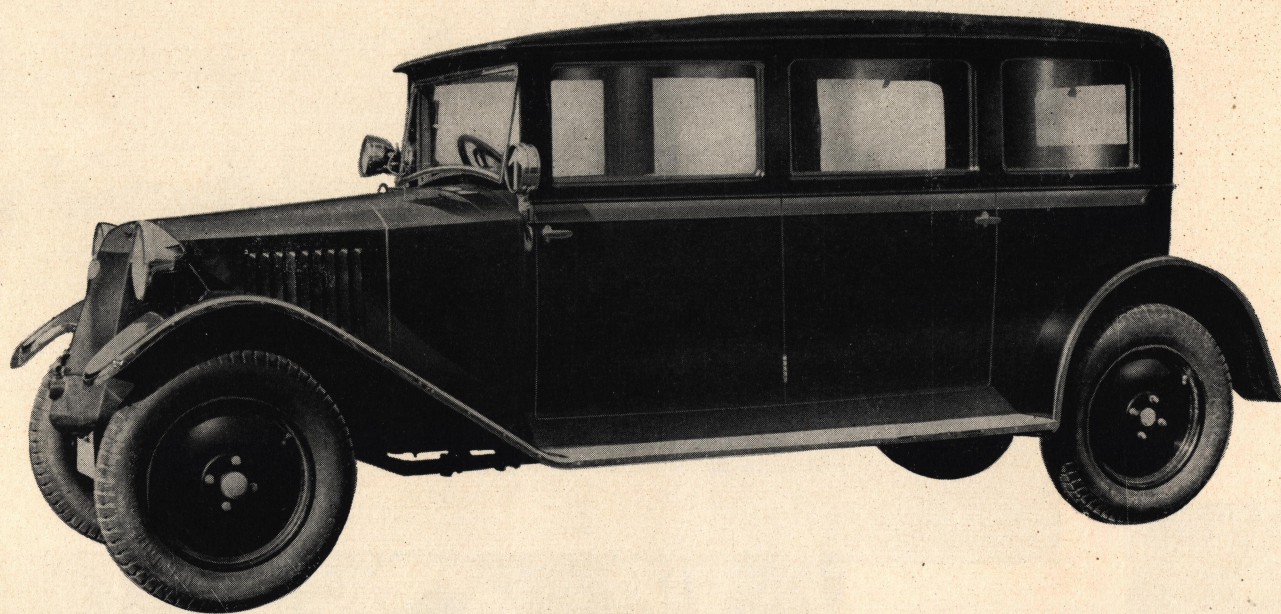


In 1925, the "Twelvers" won the famous Targa-Floriorence, and gained many other tremendous successes for the TATRA trade mark by their achievements.

Die „Zwölfer“ siegten in dem berühmten Targa-Florio-Rennen im Jahre 1925 und erkämpften der Marke TATRA auch sonst noch zahlreiche weitere Welterfolge.

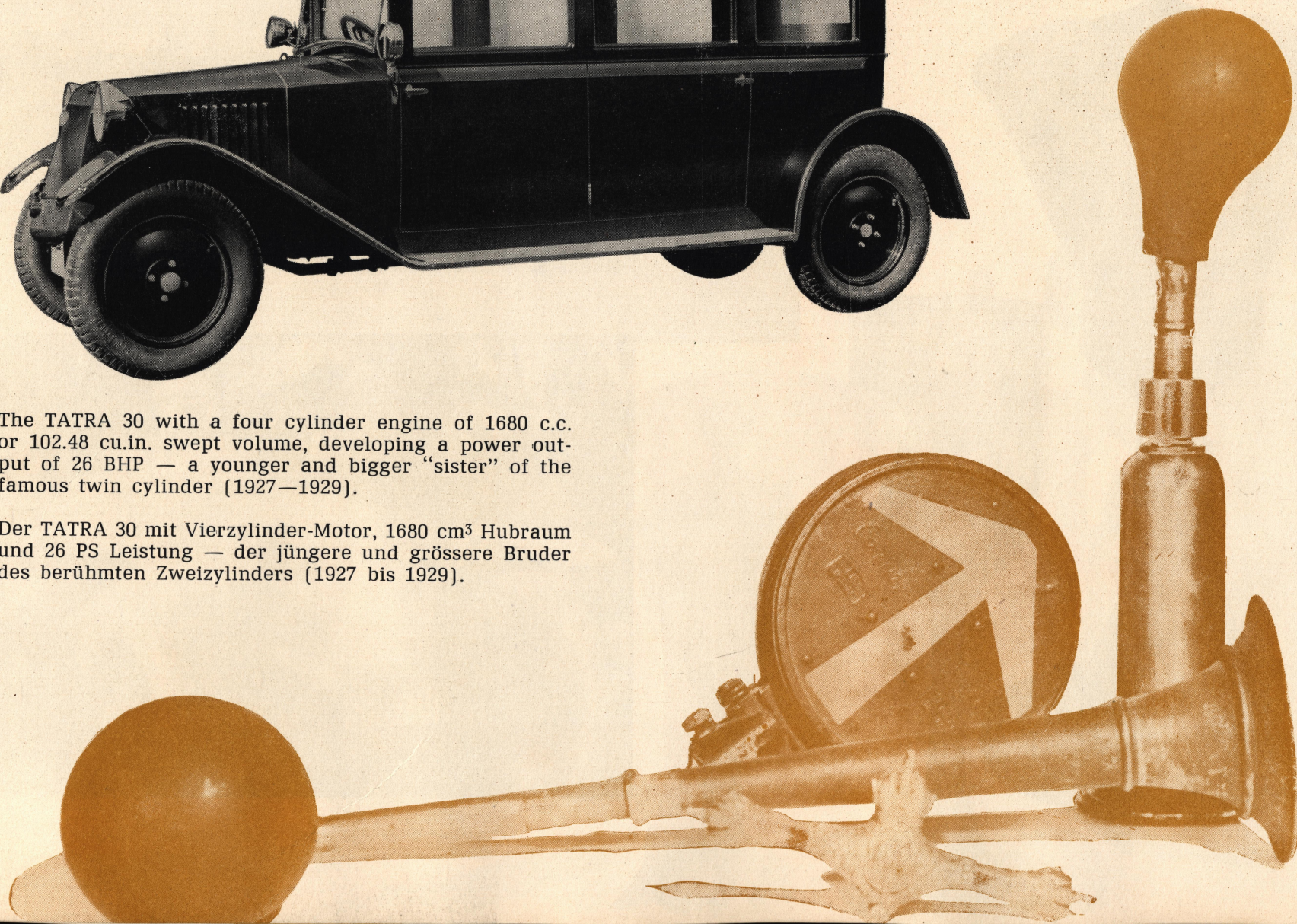


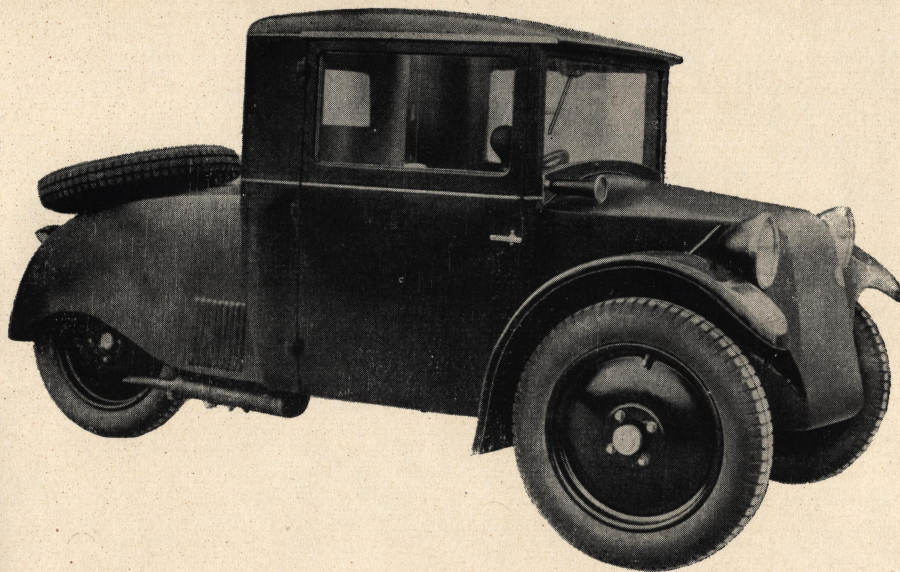




The TATRA 30 with a four cylinder engine of 1680 c.c. or 102.48 cu.in. swept volume, developing a power output of 26 BHP — a younger and bigger “sister” of the famous twin cylinder (1927—1929).

Der TATRA 30 mit Vierzylinder-Motor, 1680 cm³ Hubraum und 26 PS Leistung — der jüngere und grössere Bruder des berühmten Zweizylinders (1927 bis 1929).



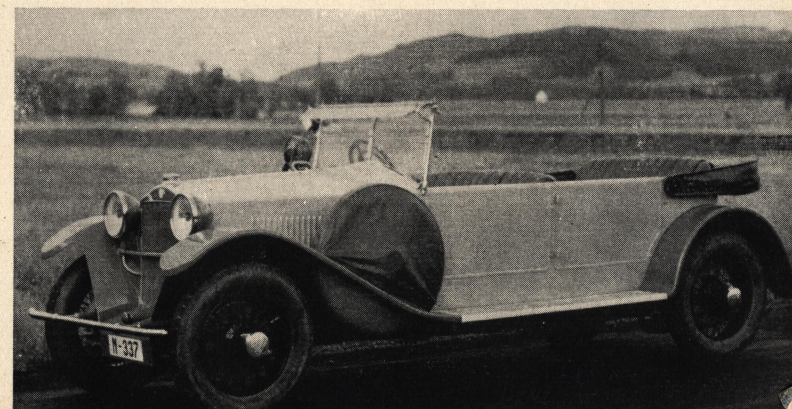
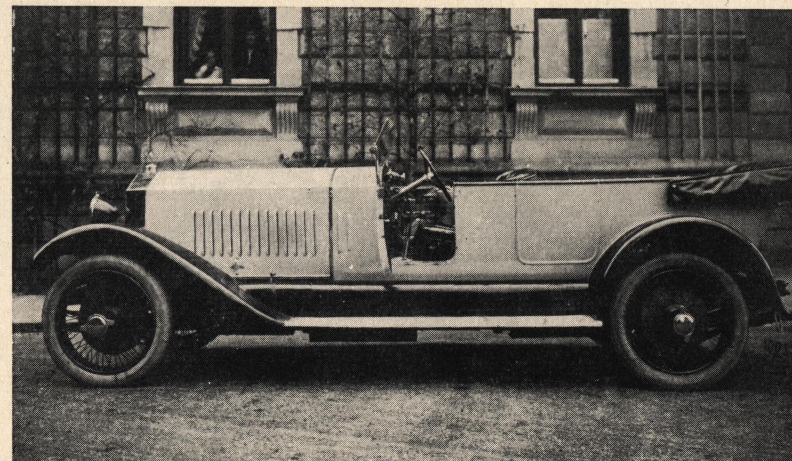
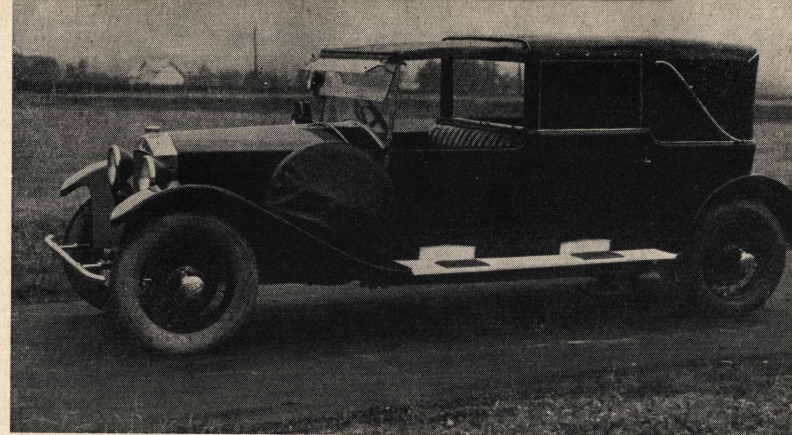


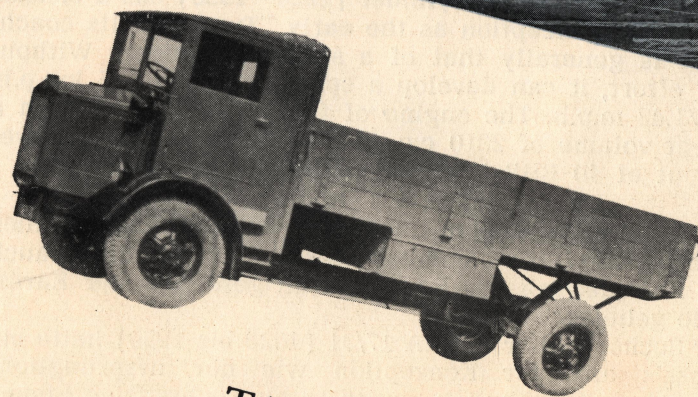
Model 49 three wheeler of 1930 production generally had an open truck body, but could be supplied also with an enclosed passenger car body.

The TATRA 17/31 six cylinder (1926—1930) has a chassis of similar conception as the early "Twelver". Its coachwork is generally that of a six-seater saloon. Without any effort, it can develop a speed of up to 115 km.p.h. or 71.42 m.p.h. The engine of this exclusive car with a swept volume of 2310 c.c. or 140.91 cu.in. and a power output of 40 BHP is water cooled.

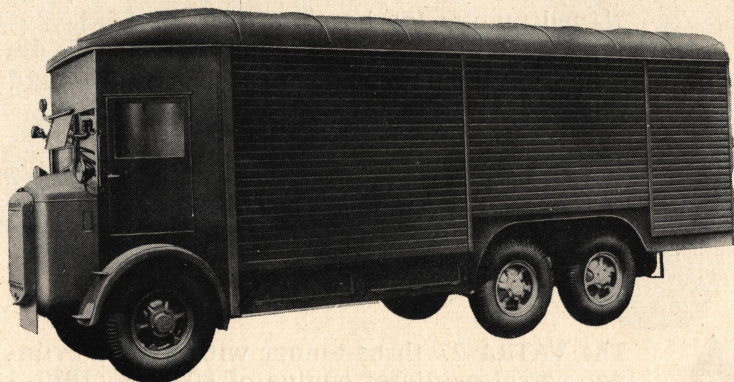
Das Dreirad Type 49 aus dem Jahr 1930 hatte gewöhnlich eine offene Lieferwagenkarosserie, doch wurde es auch zur Beförderung von Personen mit geschlossener Karosserie geliefert.

Der Sechszylinder TATRA 17/31 (1926 bis 1930) hatte ein Chassis analoger Konzeption wie der ursprüngliche „Zwölfer“. Gewöhnlich wurde er als sechssitzige Limousine karosiert und erreichte mühelos eine Geschwindigkeit bis 115 km/h. Der Motor dieses exklusiven Wagens mit einem Hubraum von 2310 cm³ und einer Leistung von 40 PS ist mit Wasserkühlung versehen.





TATRA 23



In addition to passenger cars, TATRA introduced further new types of commercial vehicles and buses, powered either with petrol or diesel engines.

The TATRA 23 of 1927 production had two axles, carrying capacity of 4000 kg or 8818 lbs, and a water cooled, four cylinder petrol engine of 8140 c.c. or 488.40 cu.in. swept volume. The subsequent model 24 differed from the previous one only by its third axle, thanks to which its payload could be increased to 6000 kg or 13,228 lbs. Later on, also six cylinder engines, either petrol or diesel, were supplied.

Most popular and widespread were also the three-tonners of the 27 range, with a four cylinder, either petrol or diesel engine, manufactured since 1930, and the range 85 five-tonners with six-cylinder engines, manufactured since 1936.

Ausser den Personenkraftwagen brachte das TATRA-Werk weitere neue Typen von Lastkraftwagen und Omnibussen mit Vergaser- und Dieselmotoren auf den Markt. Die Grundkonzeption des beim Zweizylinderwagen aus dem Jahr 1923 benützten Fahrgestelles besass so hervorragende Eigenschaften, dass sie mit nur unbedeutenden Änderungen erfolgreich auch für die schwersten Nutzfahrzeuge angewendet werden konnte.

Der TATRA 23 aus dem Jahr 1927 hatte zwei Achsen, eine Nutzlast von 4000 kg und einen wassergekühlten Vierzylinder- Vergasermotor mit 8140 cm³ Hubraum. Die nachfolgende Type 24 unterschied sich von der vorher erzeugten nur durch die dritte Achse, wodurch die Nutzlast des Fahrzeuges auf 6000 kg gesteigert wurde. Später wurden auch Sechszylinder-Vergaser- oder Dieselmotoren geliefert.

Sehr beliebt und verbreitet waren die 3-t-Lastkraftwagen der Reihe 27 mit Vierzylinder-Vergasermotor oder Dieselmotor, die seit 1930 hergestellt wurden und die 5-t-Lastkraftwagen der Reihe 85 mit Sechszylinder-Motoren, deren Erzeugung 1936 anliefe.



The popular TATRA 24 six-tonner commercial with a six cylinder engine (1927—1937).
Der beliebte 6-t-Lastkraftwagen TATRA 24 mit Sechszylinder-Motor (1927 bis 1937).



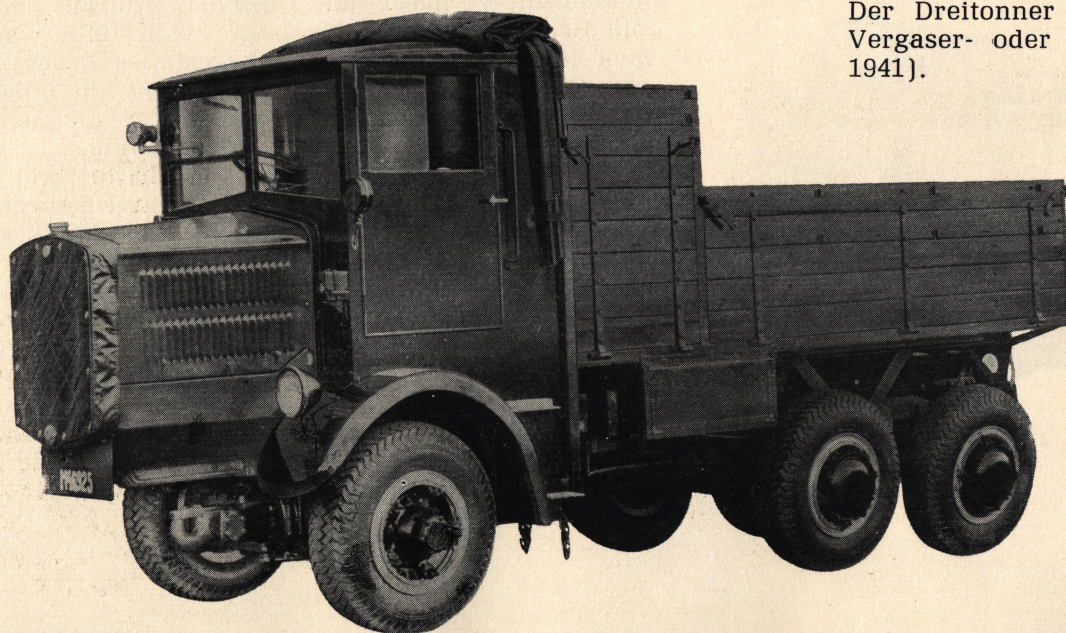
The TATRA 25 special military tractor, designed mainly for heavy artillery (1934).
Die Spezial-Militärzugmaschine TATRA 25, die hauptsächlich für schwere Artillerie bestimmt war (1934).

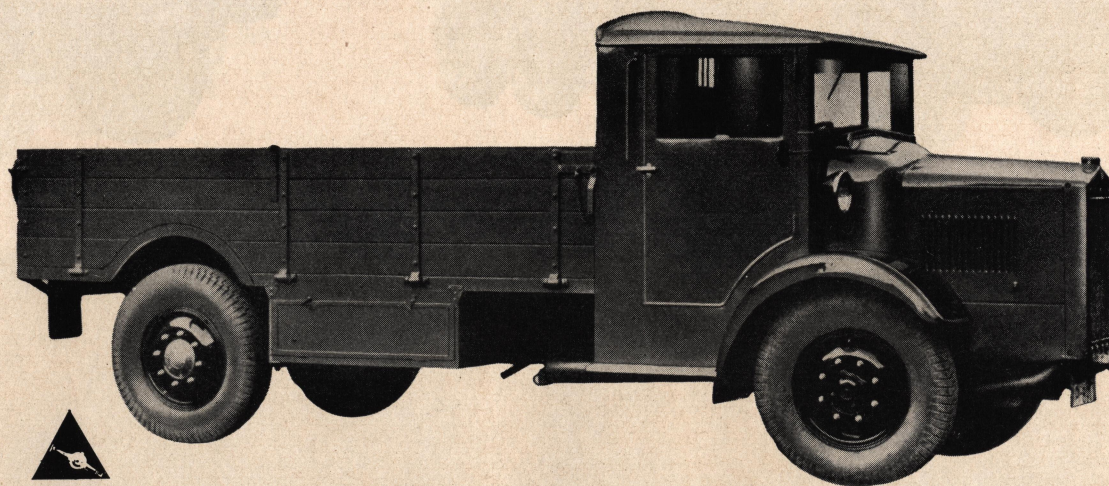
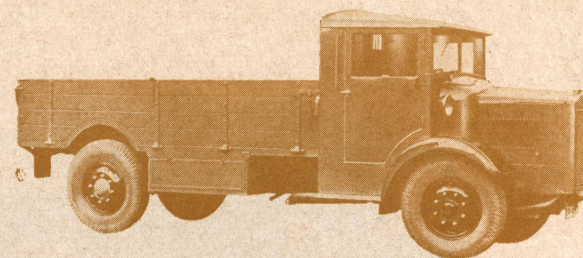
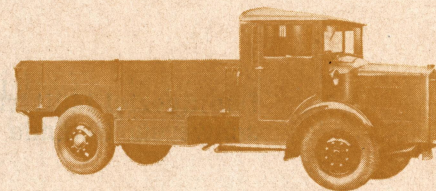
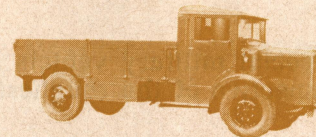
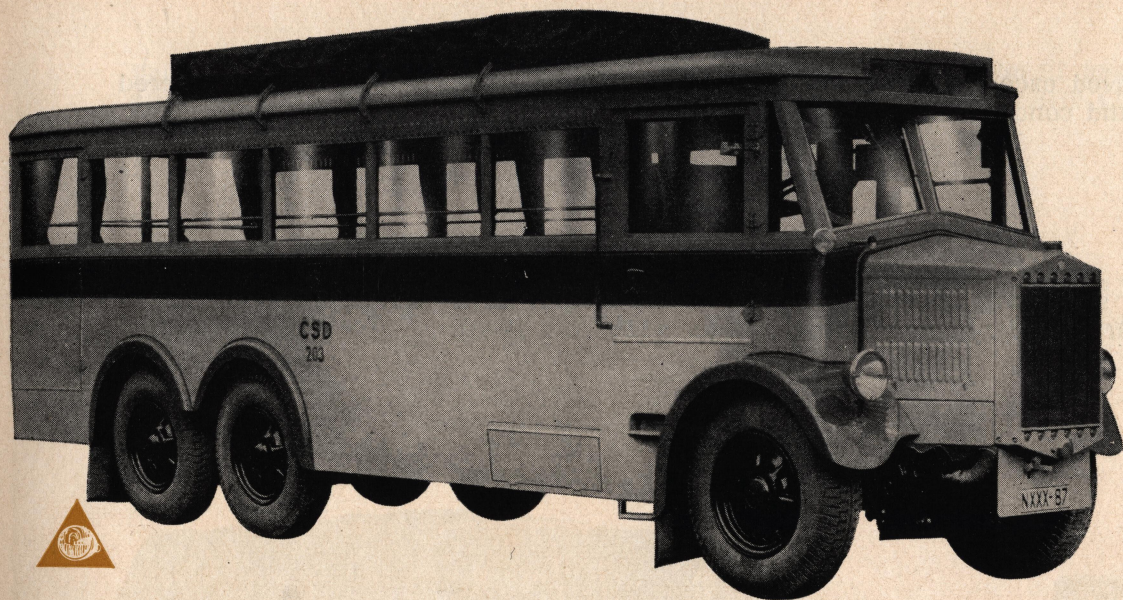


The well proven TATRA 28a buses, employed mostly in urban public transport (1933—1935).
Bewährte Omnibusse TATRA 28a, die vor allem im Stadtverkehr eingesetzt wurden (1933 bis 1935).



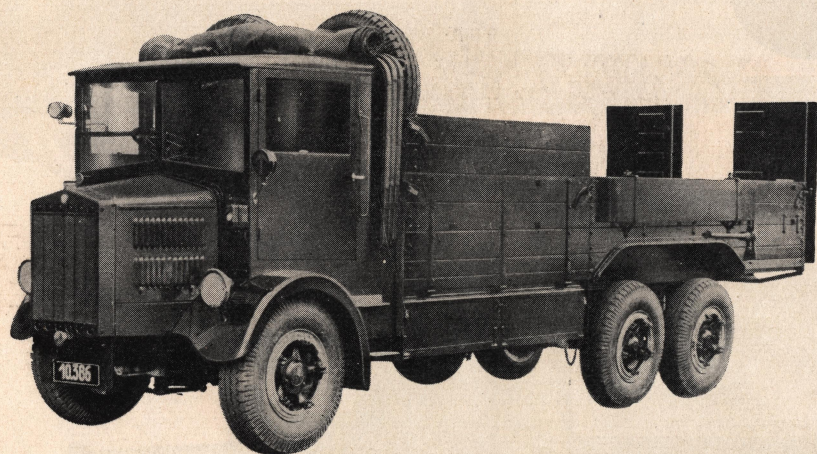
The TATRA 27 three-tonner with a four cylinder petrol or diesel engine of 60 BHP (1930—1941).
Der Dreitonner TATRA 27 mit Vierzylinder-Vergaser- oder Dieselmotor 60 PS (1930 bis 1941).





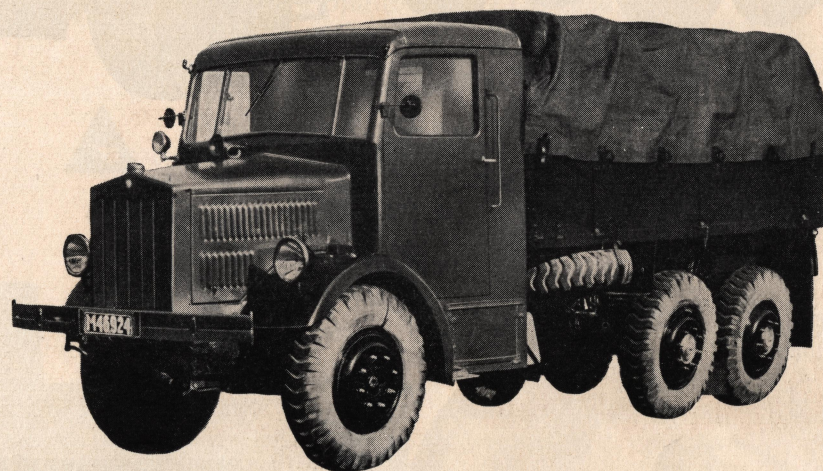
The TATRA 29 special military vehicle proved exceptionally useful irrespective of the roughest land conditions (1934).

Das Spezial-Militärfahrzeug TATRA 29 hat sich auch in schwerem Gelände ausserordentlich bewährt (1934).



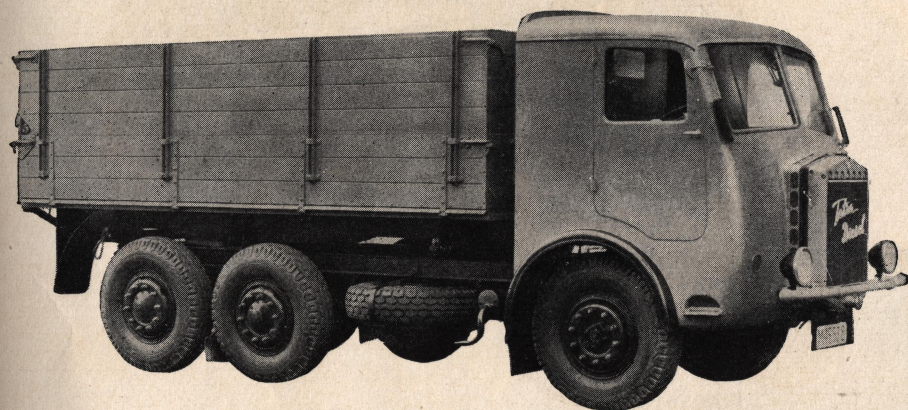
The TATRA 81 of 6500 kg or 14,330 lbs payload, powered with a six-cylinder engine (1939—1940).

Der TATRA 81 mit einer Nutzlast von 6500 kg und Sechszylinder-Motor (1939 bis 1940).



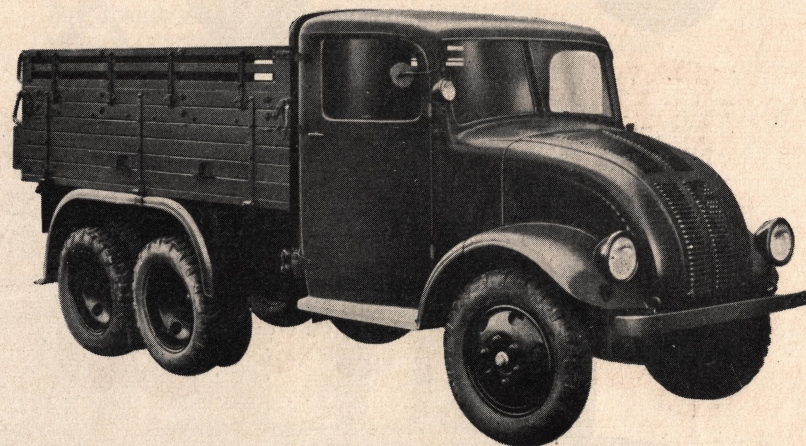
The TATRA 85/91 five-tonner, powered by a six-cylinder diesel engine of 85 BHP (1936—1938).

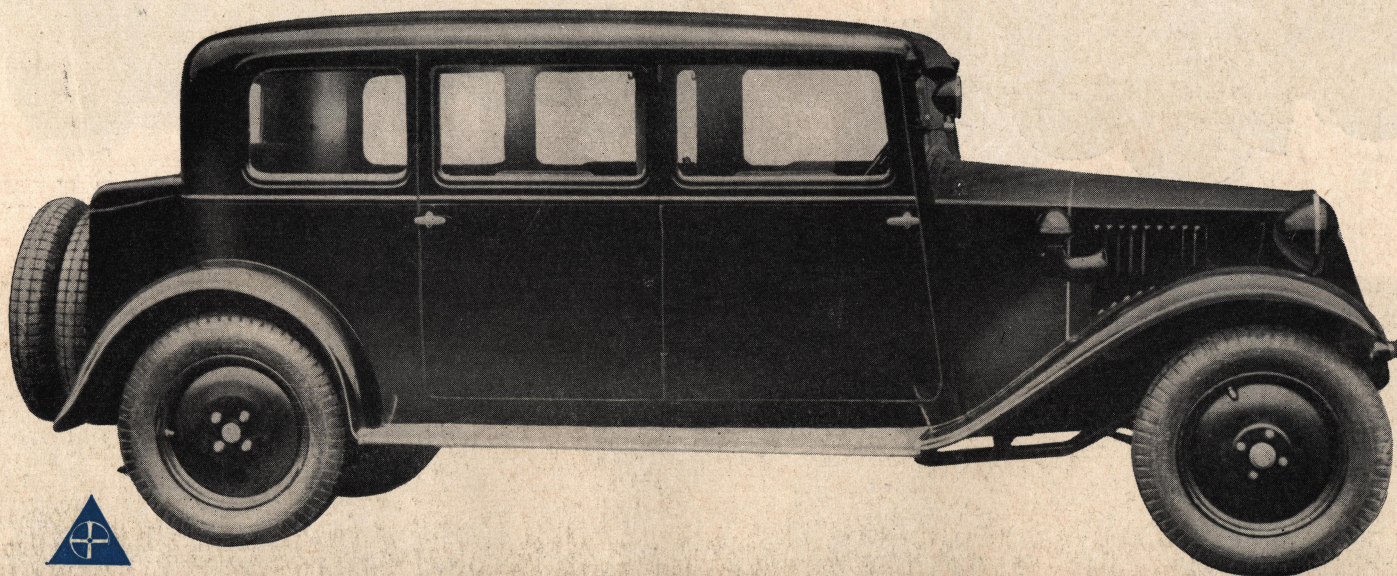
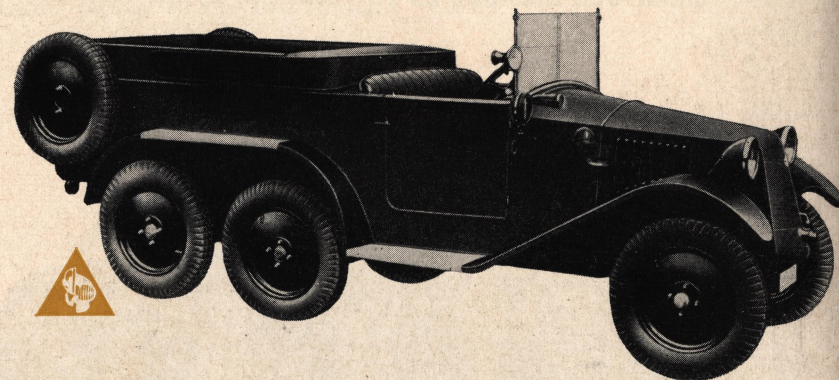
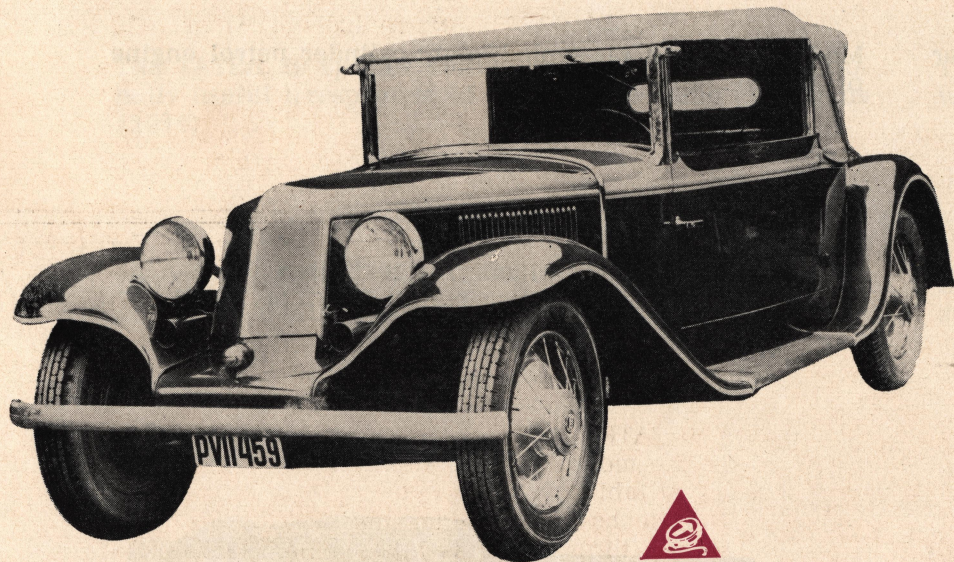
Der Fünftonner TATRA 85/91 mit Sechszylinder-Dieselmotor und Leistung 85 PS (1936 bis 1938).



Model 92 has an air-cooled, eight-cylinder petrol engine of 70 BHP (1937—1938).

Die Type 92 ist mit einem luftgekühlten 70-PS-Achtzylinder-Vergasermotor ausgestattet (1937 bis 1938).





The TATRA 52. The air-cooled engine of 1910 c.c. or 116.51 cu. in. swept volume develops 30 BHP at 3000 RPM.

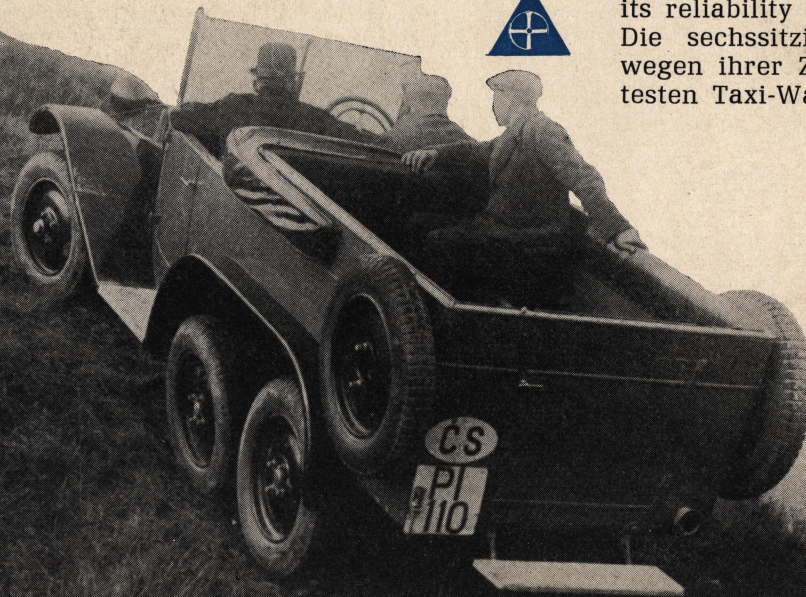
Von der Firma Sodomka karossierter Vierzylinder TATRA 52. Der luftgekühlte Motor mit einem Hubraum von 1910 cm³ leistete 30 PS bei 3000 U/min.

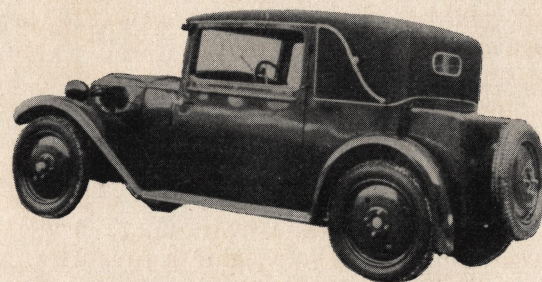
The TATRA 24/30 special cross-country vehicle (1930—1934).

Der Spezial-Geländewagen TATRA 24/30 zählt zu den erfolgreichsten Applikationen, die vom Personenkraftwagen Type 30 abgeleitet waren (1930 bis 1934).

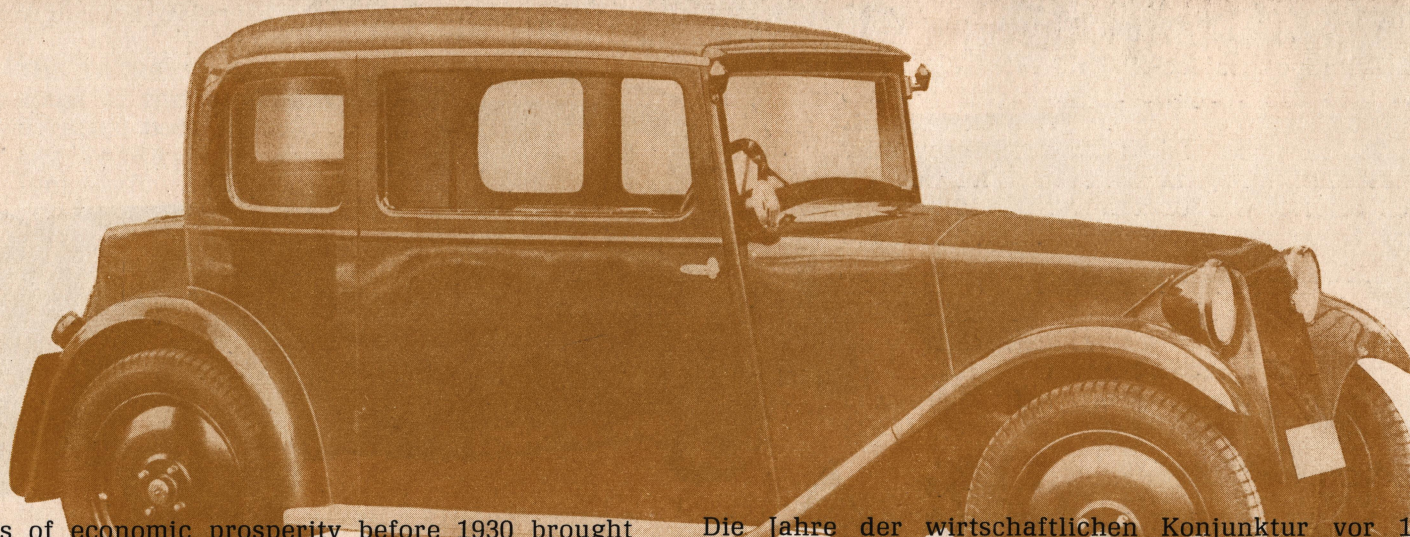
The TATRA 52 six-seater saloon becomes one of the most popular cars with taxi-drivers for its reliability (1930—1938).

Die sechssitzige Limousine TATRA 52 war wegen ihrer Zuverlässigkeit einer der beliebtesten Taxi-Wagen (1930 bis 1938).





TATRA 57



The years of economic prosperity before 1930 brought a demand for bigger cars. For more discerning customers, TATRA offered an array of four cylinders, derived from the design of the famous twin cylinder: Model 30 with a 1680 c.c. or 102.48 cu.in. engine, model 52 with a 1910 c.c. or 116.51 cu.in. engine, and model 54 with a 1465 c.c. or 88.365 cu.in. engine. The next years, however witnessed an inevitable increase in the demand for a top-quality smaller car, reasonably priced for the widest circles of customers.

In 1932, the new TATRA 57 small four cylinder with an air-cooled flat engine of 1150 c.c. or 70.15 cu.in. made its first public appearance. It represented the culmination point of the design conception which surprised the world ten years previously. It had a pedigree of reliability and long life. For its minimum service and maintenance requirements it became a favourite car of doctors and businessmen. For its outstanding running properties and minimum operation costs it was an ideal family car. After thirty years of service and hundreds of thousands of miles, many of these cars still render valuable service to their owners.

Die Jahre der wirtschaftlichen Konjunktur vor 1930 brachten eine gesteigerte Nachfrage nach grösseren Wagen. Das TATRA-Werk bot anspruchsvolleren Kunden eine Reihe von Vierzylindern an, die von der Konstruktion des berühmten Zweizylinders abgeleitet waren: die Type 30 mit 1680-cm³-Motor, die Type 52 mit 1910-cm³-Motor und die Type 54 mit 1465-cm³-Motor. In den folgenden Jahren stieg jedoch zwangsläufig die Nachfrage nach einem kleineren Qualitätswagen, der preislich den breitesten Verbraucherschichten zugänglich war.

Im Jahre 1932 wurde der Öffentlichkeit ein neuer kleiner Kraftwagen TATRA 57 mit luftgekühltem Vierzylinder-Boxermotor und 1150 cm³ Hubraum vorgestellt. Er bedeutete den Höhepunkt einer konstruktiven Konzeption, die zehn Jahre vorher die Welt in Staunen versetzte. Auch er war traditionell zuverlässig, robust und wegen der geringen Anforderungen in bezug auf Instandhaltung bei Ärzten und Kaufleuten beliebt. Dank dem hervorragenden Fahrverhalten und minimalen Betriebskosten war er zugleich auch ein idealer Familienwagen. Manche dieser Wagen dienen auch nach dreissig Jahren und Hunderttausenden von zurückgelegten Kilometern bis heute noch ihren Besitzern.

12c RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO 1933

TELEGRAM

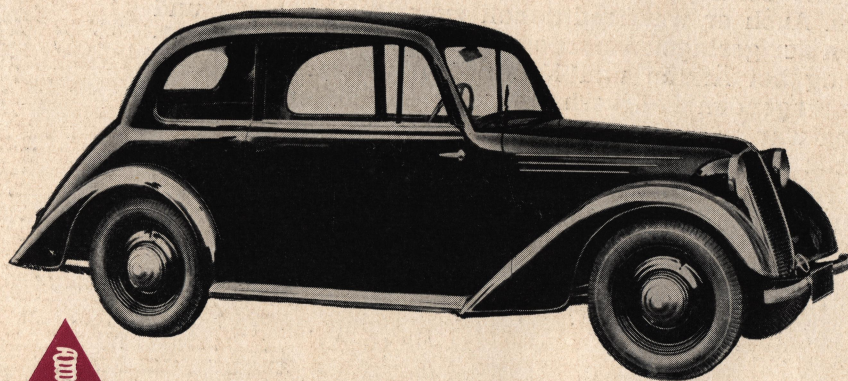
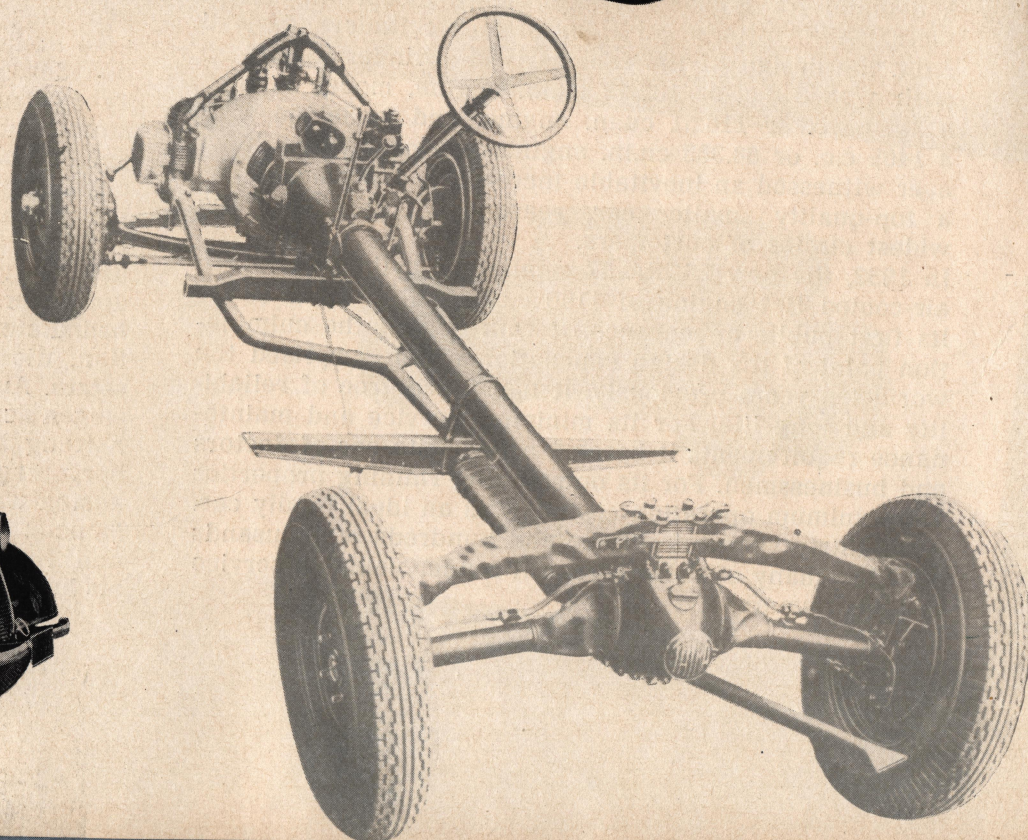
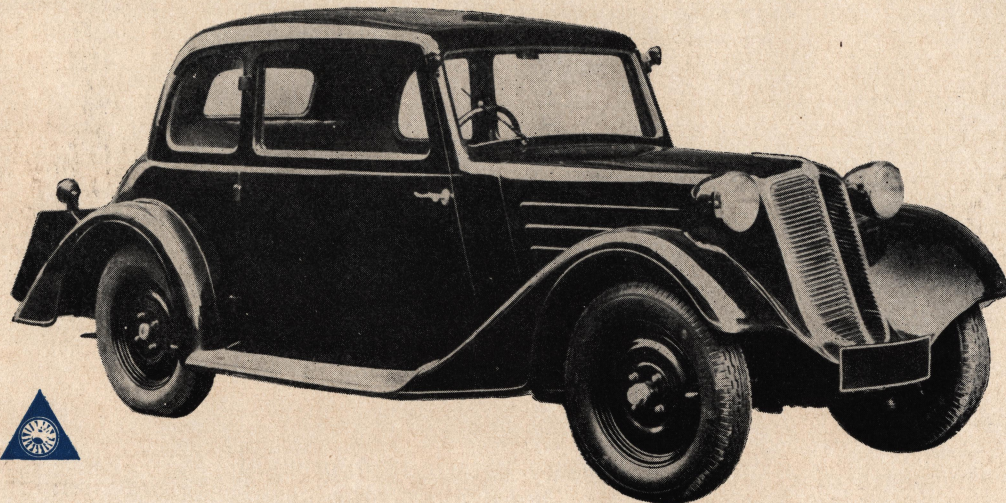
468 MONTECARLO 24 26 14:5
Bez trestného bodu Tatra veľmi dobre došla
Tatlin Monte Carlo 43800 K.Mi v 80 hodinách
Jisdy bez defektu — — — Schreiter

TATRA TYPU 57

dosáhla tohoto skvôleho automobilistického
výkonu jako jediný TATRA vůz
u startu.



ZÁVODY TATRA akc. spol.
pro stavbu automobilů a železných vozů



The TATRA 57 A is just another development stage of the popular "Fifty-seven", with modernized body styling.

Der TATRA 57 A war eine weitere Entwicklungsstufe des beliebten „Siebenundfünfzigers“ mit modernisierten Karosserieformen.

The latest version — TATRA 57 B with a 1250 c.c. or 76.25 cu.in. engine developing an increased power output of 25 BHP — was still manufactured after the war (till 1946).

Die letzte Version — der TATRA 57 B mit 1250-cm³-Motor und auf 25 PS erhöhter Leistung — wurde noch nach dem Krieg (bis 1946) erzeugt.

One of the variants — the TATRA 75 with a 1688 c.c. or 112.968 cu.in. engine — could be supplied on request with a free wheel or with an overdrive (1933—1937).

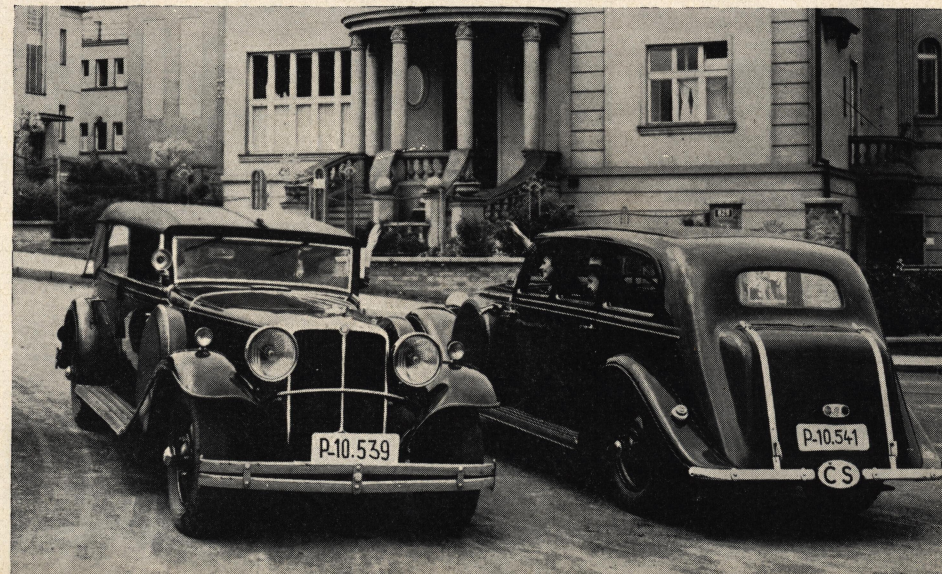
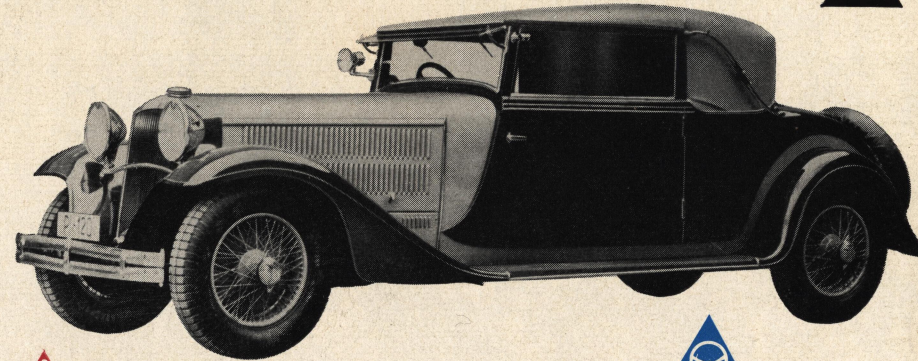
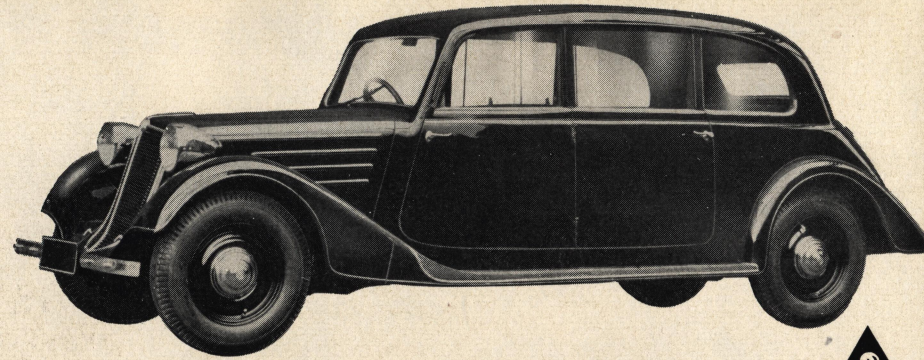
Eine der Applikationen — der TATRA 75 mit 1688-cm³-Motor — wurde auf Wunsch mit Freilauf oder Schnellgang geliefert (1933 bis 1937).

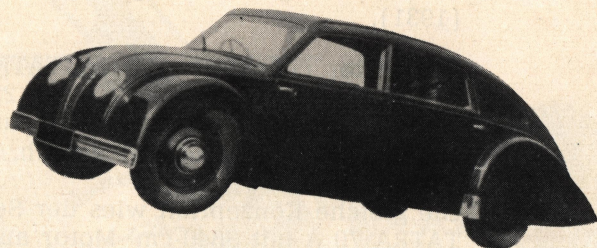
The TATRA 80 distinguished de luxe twelve cylinder with a water cooled 100 HP engine, attained a speed of up to 145 km.p.h. or 90 m.p.h. (1931).

Der repräsentative Luxus-Zwölfzylinder TATRA 80 mit wassergekühltem 100-PS-Motor erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h (1931).

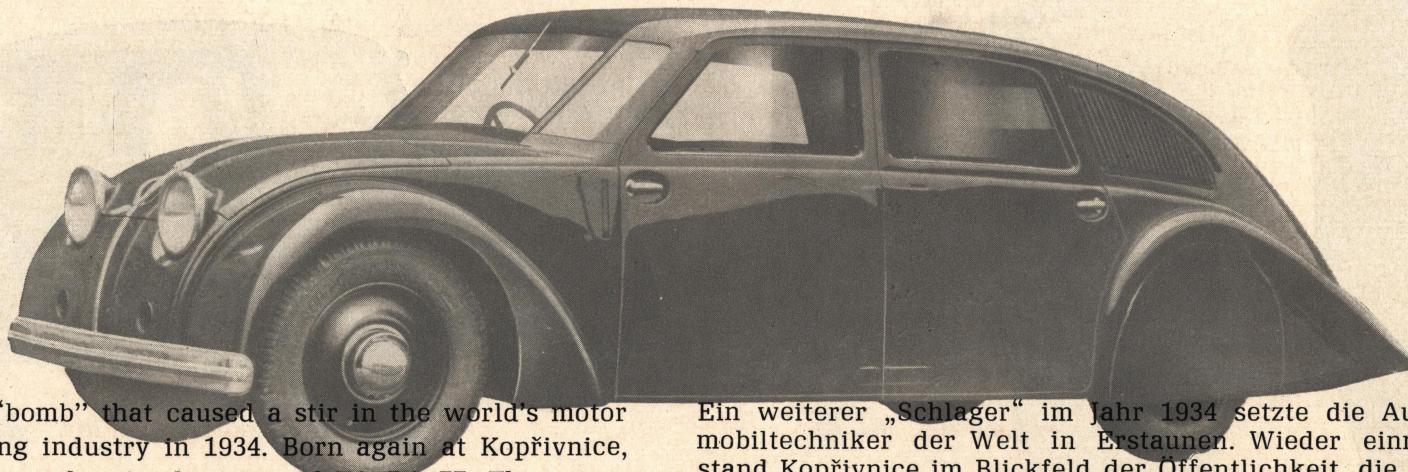
Of similar conception is the TATRA 70 A six cylinder with a 3840 c.c. or 234.24 cu.in. engine, developing a power output of 65 BHP and a peak speed of 130 km.p.h. or 80.72 m.p.h. (1931—1936).

Die gleiche Konzeption wies der Sechszylinder TATRA 70 A mit 3840-cm³-Motor auf, der 65 PS leistete. Der Wagen entwickelte eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h (1931 bis 1936).





TATRA 77



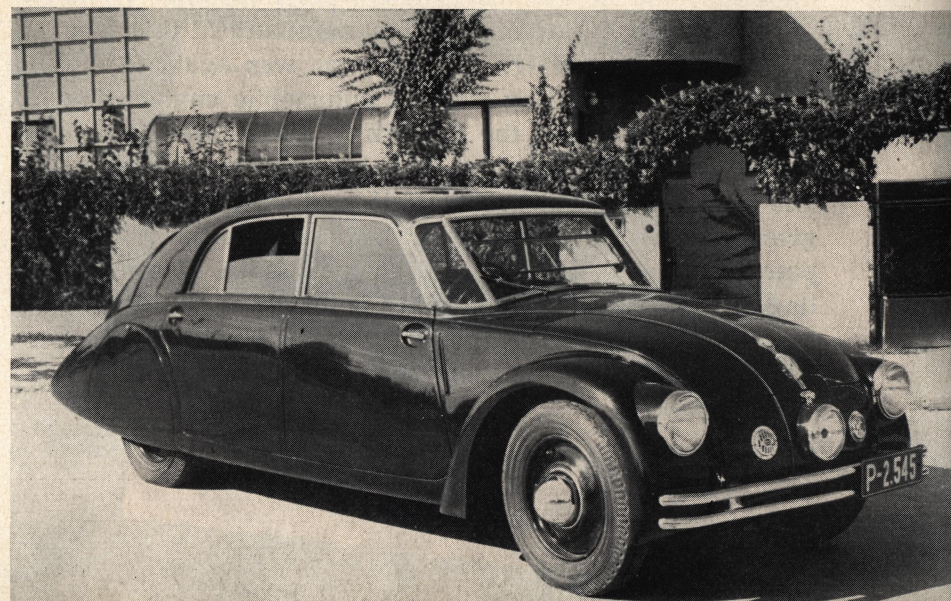
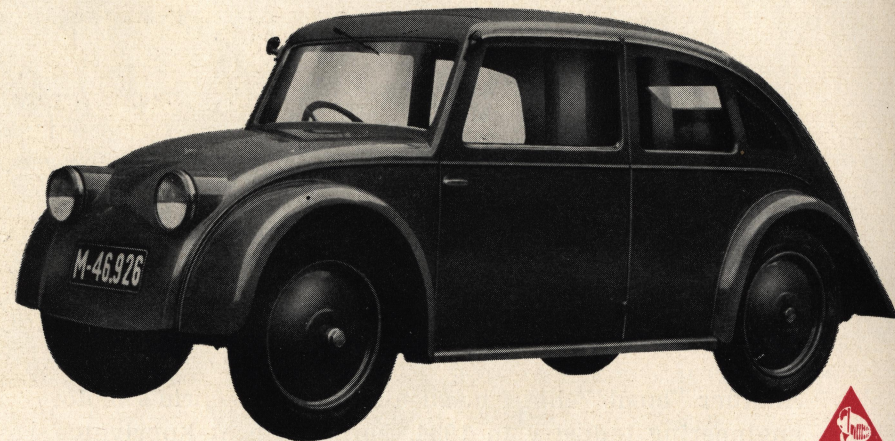
Another "bomb" that caused a stir in the world's motor engineering industry in 1934. Born again at Kopřivnice, it was given the simple name of TATRA 77. The astonished world was introduced to the first series production streamlined car.

Though not the first to attempt the solution of a streamlined car, the Kopřivnice people were indisputably the first to succeed and to start the manufacture of this type of vehicle. Even though the new car was again far in advance of the existing state of automobile engineering by a couple of years, the Kopřivnice team never ceased to pay special attention to its continuous improvement. The dead weight was substantially reduced, the car was given a new structural steel body and a new, more powerful engine, and so, the famous TATRA 87 streamlined eight cylinder was born, to be exported with great success to every part of the world. Many foreign experts justly declared it to be a car showing the way of future development.

Ein weiterer „Schlager“ im Jahr 1934 setzte die Automobiltechniker der Welt in Erstaunen. Wieder einmal stand Kopřivnice im Blickfeld der Öffentlichkeit, die mit dem ersten serienmässig hergestellten windschnittigen Kraftwagen bekannt gemacht wurde.

Die Werkleute aus Kopřivnice waren zwar nicht die ersten, die sich um die Lösung des windschnittigen Kraftwagens bemühten, aber sie waren zweifellos die ersten, die eine Lösung gefunden hatten und die als erste auf der Welt serienmässig Fahrzeuge dieser Art zu erzeugen begannen. Obgleich dieser Wagen wiederum um mehrere Jahre dem Stand der damaligen Automobiltechnik voraus war, arbeitete man in Kopřivnice intensiv weiter an seiner Vervollkommenung.

Das Gewicht wurde wesentlich verringert, der Wagen erhielt eine selbsttragende Stahlkarosserie und einen neuen leistungsfähigeren Motor — es entstand der berühmte windschnittige Achtzylinder TATRA 87, der erfolgreich in die ganze Welt exportiert wurde. Zahlreiche ausländische Fachleute bezeichneten ihn mit Recht als einen Wagen, der bahnbrechend für die weitere Entwicklung ist.



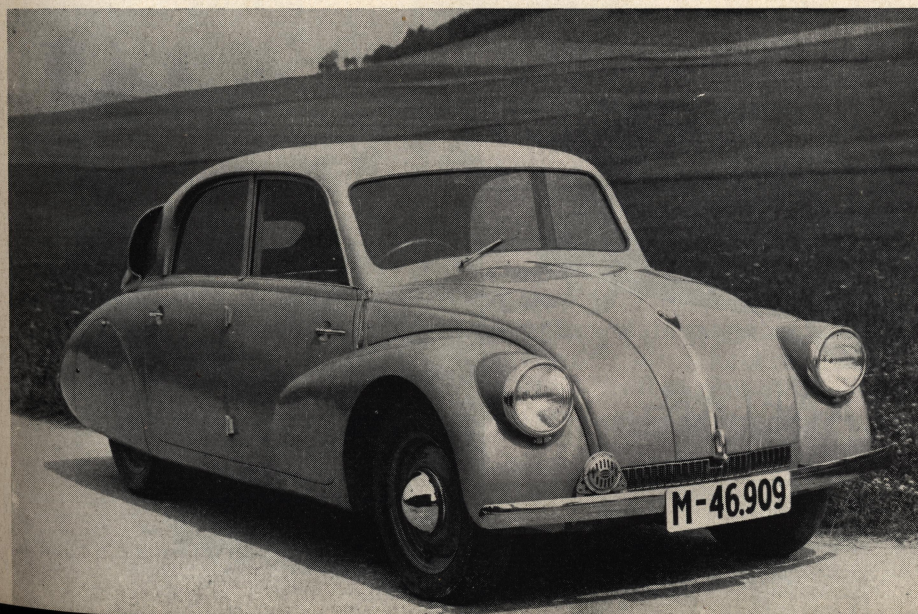


Prototype of the V 570 popular model with a twin cylinder engine (1933).

Das Prototyp des Wagens V 570 mit Zweizylinder-motor, der für eine breite Bevölkerungsschicht gedacht war (1933).

The TATRA 87 — rear mounted, air-cooled, eight-cylinder V-engine of 2968 c.c. or 181.048 cu.in., power output 70 BHP, peak speed 150 km.p.h. or 93.15 m.p.h. (1936—1938).

Der TATRA 87 — luftgekühlter Achtzylinder-V-Motor im Wagenheck, Hubraum 2968 cm³, Leistung 70 PS, Höchstgeschwindigkeit 150 km/h (1936 bis 1938).



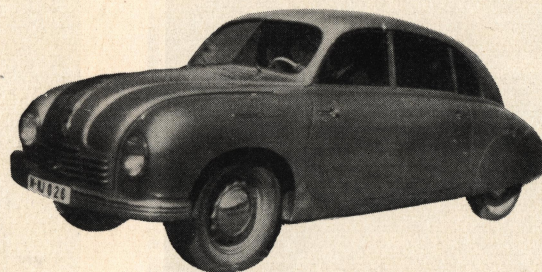
A derivation — the TATRA 97 four cylinder — the influence of which can be clearly seen in the design of the German KdF popular model [Volkswagen].

Abgeleiteter Vierzylinder TATRA 97, der die Konstruktion des deutschen KdF-Wagens (Volkswagen) sichtbar beeinflusste.

Latest version of the model 87, still manufactured after the war (till 1948).

Die neueste Variante der Type 87, die auch noch nach dem zweiten Weltkrieg hergestellt wurde (bis zum Jahr 1948).





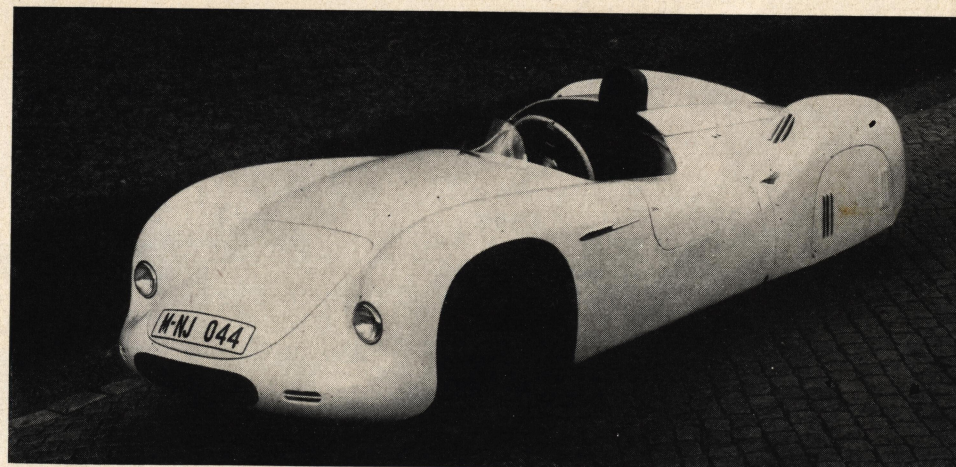
TATRAPLAN

The 1949 Praha Motor Show featured the first new passenger car developed at Kopřivnice after the Second World War — the TATRAPLAN. The new car again had a meticulously engineered streamlined coachwork, and a rear-mounted, air-cooled flat four cylinder 1950 c.c. (118.95 cu.in.) engine of 52 BHP. The front wheels had independent suspension by transverse leaf springs, the rear wheels were sprung by transverse torsion bars (antiroll bars). The car had unique running properties, particularly marvellous road holding in turns, even when travelling at a speed of 130 km.p.h. or 80.72 m.p.h. on rough roads.

The new car proved its qualities in many an international trial. Several TATRAPLAN-SPORT sports cars, built solely of series-production chassis components, served as mobile laboratories for testing the parts under extreme stress conditions.

Der Prager Autosalon im Jahre 1949 stand im Zeichen des ersten neuen nach dem Krieg in Kopřivnice entwickelten Personenkraftwagens, der den Namen TATRAPLAN erhielt. Seine ebenfalls windschnittige Karosserie war sorgfältig durchgearbeitet, der luftgekühlte Vierzylinder-Boxermotor mit einem Hubraum von 1950 cm³ leistete 52 PS und war im Wagenheck angeordnet. Die einzeln aufgehängten Räder waren vorn mit einer Blattfeder und hinten mit Querdrehstäben abgefedert. Das Fahrverhalten des Wagens war selbst bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h auf schlechten Fahrbahnen ausgezeichnet und seine Kurvenstabilität bewundernswert.

Der neue Wagen stellte seine hohen Qualitäten in zahlreichen internationalen Wettbewerben unter Beweis. Einige Sportwagen TATRAPLAN-SPORT, die ausschliesslich aus serienmässig hergestellten Fahrgestellaggregaten zusammengebaut waren, wurden als fahrbare Laboratorien zur Überprüfung von Kraftwagenteilen bei extremer Beanspruchung benützt.





TATRA III

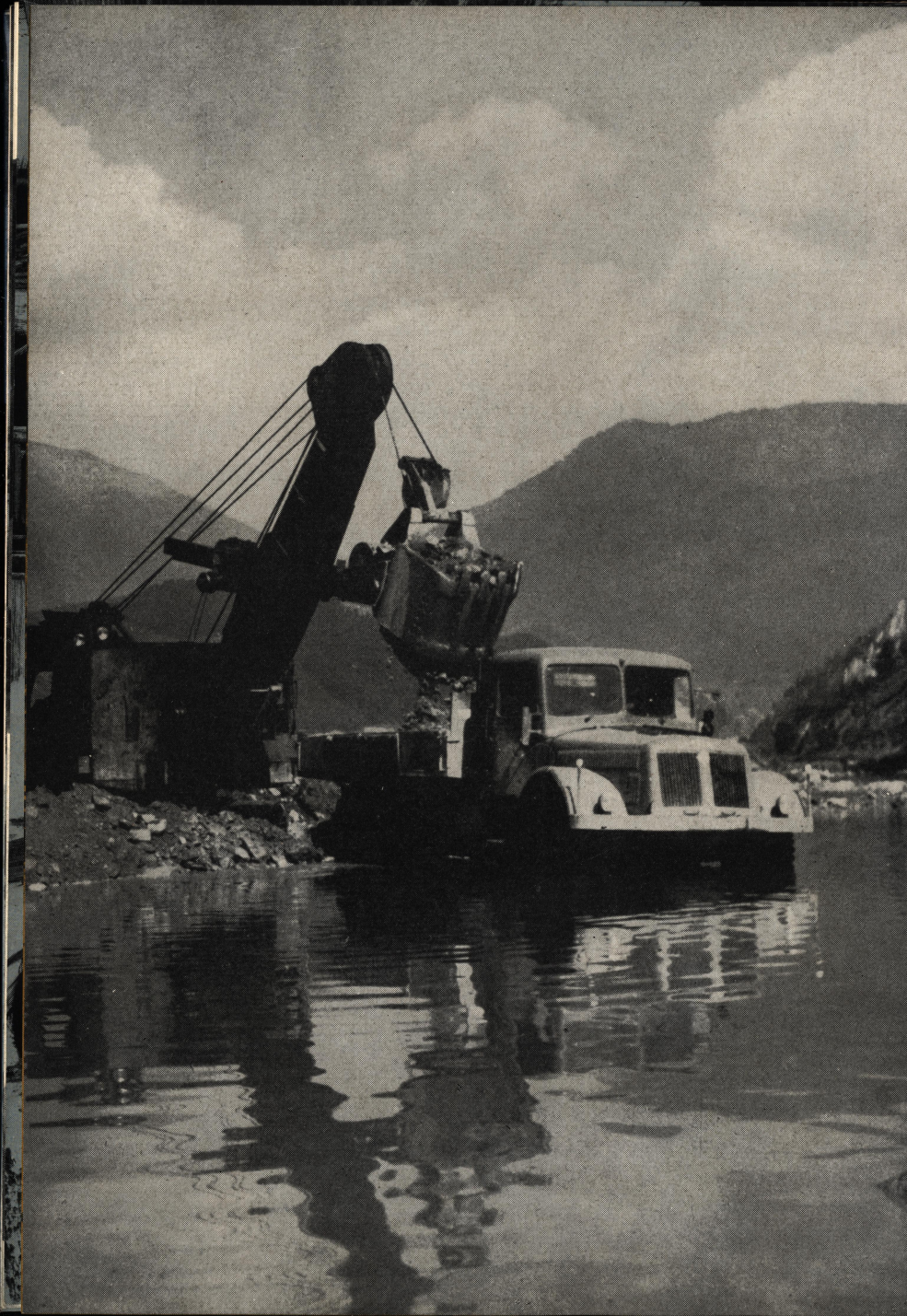
Even before the end of the Second World War, the TATRA factory successfully finished the development of big air-cooled diesel engines for motor vehicles, and eventually adopted this advantageous type of cooling also for heavy duty commercials. The basic model was the twelve cylinder, 14.825 c.c. or 904.325 cu.in. engine of 180 BHP at 1800 RPM. It had individual cylinder heads and barrels, enabling "construction kit" design derivation of engines with various number of cylinders. The four cylinders of this range powered the TATRA 114 and 115 three-tonner commercials, installed on the chassis of the previous 27 model (1945—1949), while the six-cylinder engines were later used for the PRAGA V3S and S5T commercials and the eight cylinders for the TATRA 128 cross-country vehicles.

At the end of the war, the twelve-cylinder V-engine was employed for a cross-country vehicle of 6500 kg or 14,330 lbs carrying capacity, actually a predecessor of the world renowned TATRA 111 range of heavy duty ten-tonners, which were gradually developed from it.

The reliable, efficient engine, the four speed main gearbox with the two-ratio auxiliary gearbox, the sturdy backbone type chassis with swinging half axles, all-wheel drive with differential gear locks, the unique suspension, high efficiency brakes, outstanding running properties, and exceptional ruggedness and long life won the powerful TATRA 111 commercials many enthusiasts on all the world markets. In addition to standard flat trucks and tippers, the TATRA 111 chassis can be supplied with a variety of other commercial alternatives, mainly such as are intended for operation in unconditioned terrain. Under such conditions, the TATRA 111 is unrivaled, with top-flight performance in places impracticable for other wheeled vehicles, and difficult of access to special track-layers.

The 111 range incorporates also the rugged TATRA 141 transport tractor with reduction gears mounted in the wheel hubs, designed for hauling heavy and bulky cargos of a gross weight up to 100 metric tons or 220,450 lbs, carried on Cullmayer trailers.





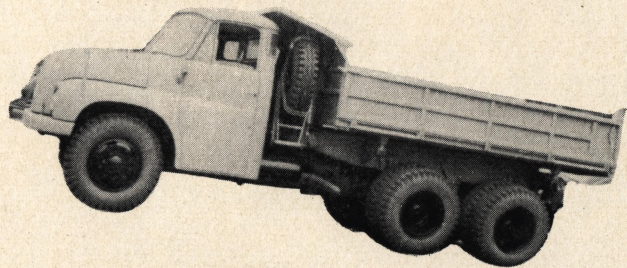
Noch vor Kriegsende hatte das TATRA-Werk die Entwicklung grosser luftgekühlter Kraftwagen-Dieselmotoren beendet und ging auch bei schweren Lastkraftwagen definitiv auf dieses vorteilhafte Kühlsystem über. Die Grundtype ist hier der Zwölfzylinder-Motor mit einem Hubraum von 14 825 cm³ und einer Leistung von 180 PS bei 1800 U/min. Der Motor ist mit Einzelzylindern und -zylinderköpfen versehen und ermöglicht deshalb die konstruktive Ableitung von Motoren mit verschiedener Zylinderzahl nach dem Baukastensystem. Die Vierzylinder-Motoren dieser Reihe dienen als Antriebsaggregate für die auf dem Fahrgestell der früheren Type 27 (1945 bis 1949) gebauten 3-t-Lastkraftwagen TATRA 114 und 115, die Sechszylinder-Motoren wurden später in die Lastkraftwagen PRAGA V3S und S5T eingebaut und die Achtzylinder-Motoren in den Geländefahrzeugen TATRA 128 benützt. Ausserdem haben sich diese Motoren in verschiedenen Schleppern, Kompressoren, Baumaschinen usw. ausgezeichnet bewährt.

Der Zwölfzylinder-V-Motor wurde gegen Kriegsende für ein Geländefahrzeug mit einer Nutzlast von 6500 kg verwendet, aus dem sich dann sukzessive die weltbekannten schweren 10-t-Lastkraftwagen der Reihe TATRA 111 entwickelten.

Neben den üblichen Pritschenwagen und Lastenkippern werden auf dem Fahrgestell der Type 111 viele weitere Applikationen montiert, vor allem solche, die auch in nichergerichteten Gelände arbeiten sollen. Dort ist der TATRA 111 ohne Konkurrenz. Er fährt sicher und zuverlässig auch an Orten, wo andere Kraftwagen völlig steckenbleiben und wo sogar Spezialraupenfahrzeuge nur schwer durchkommen.

In die Typenreihe 111 gehört auch die imposante Anhänger-Zugmaschine TATRA 141 mit Reduziergetrieben in den Rädern zur Beförderung schwerer und sperriger Lasten mit einem Gesamtgewicht bis 100 Tonnen, die auf Tieflader aufgeladen werden.





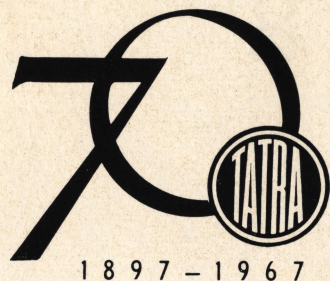
TATRA 138



TATRA 138

TATRA 603





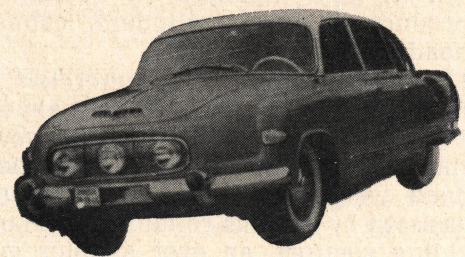
Today, the TATRA trade mark is the hall mark of a modern motor vehicle of advanced design, carefully engineered, thoroughly tested, traditionally reliable, durable, and of exceptional running economy. Such were the very first Kopřivnice automobiles seventy years ago, and such are all the subsequent types. The present commercial vehicles of the 138 range, as well as the 603 passenger cars also successfully line up with this long-lasting tradition.

The first pages of the great motoring history were written by a handful of enthusiasts, pioneers of modern engineering. Their daring ideas were realised by a handful of experienced workers, able to create — virtually "on the knee" — true miracles of skilled craftsmanship. Within a short time, however, the motor vehicle necessitated completely different working methods for its further development: introduction of modern mass production, and close cooperation with a variety of scientific and engineering branches. Among the ever increasing

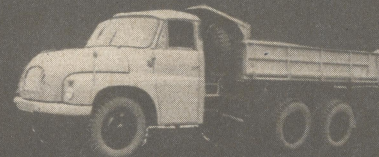
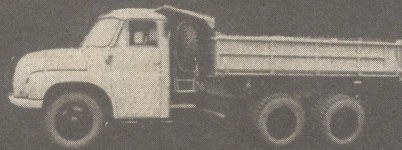
competition, only those who kept pace with progress were able to hold their ground.

The Kopřivnice Motor Factory is often described as a "school for designers". An attentive visitor can find the justification of this description in the collections of the Kopřivnice museum, and in the local archives. Astonished, he sees a variety of advanced vehicle and engine designs, developed at Kopřivnice within the short period of several decades. He finds that many design principles, tested at Kopřivnice many years ago, are appearing in vehicles of other makes as novelties only now. Many Kopřivnice designers also successfully co-operated on the development of motor vehicles manufactured by other factories.

In the course of the last twenty years, further development of the TATRA vehicles is backed mainly by the factory's own extensive scientific and research basis, dealing not only with design problems, but also with the problems of production technology. In addition, the fac-



TATRA 603



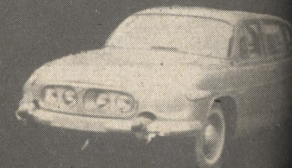
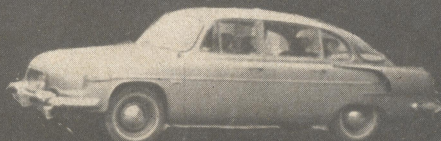
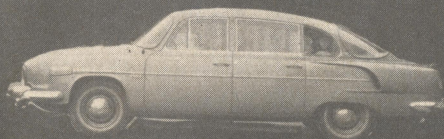
tory has established a close co-operation with a number of specialized research institutes and institutions.

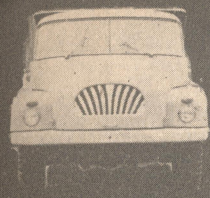
In the province of air-cooled engines for motor vehicles, TATRA has taken the lead ahead of all the world's manufacturers, as far as ample experience is concerned. This experience has been taken advantage of mainly in the development of the modern "construction kit" range of diesel engines of 120 mm or 4.72" bore and 130 mm or 5.12" stroke, enabling to build one — to twelve-cylinder engines while employing a maximum of typified components. Typified parts are economically manufactured in high numbers on automatic or semi-automatic production lines (cylinders, connecting rods, cylinder heads, crankcases, etc.).

The development of commercials, special purpose vehicles, and passenger cars is aimed mainly towards an ever higher durability and longer life irrespective of the most arduous working conditions, to an ever lower dead weight of the vehicles, to ever easier handling, assisted by various reliable servo-units, to an ever higher riding comfort, an ever simpler maintenance, and to a continuous general improvement of the technical and economic parameters of the vehicles.

Die Marke TATRA ist heute untrennbar mit der Vorstellung eines modernen Kraftwagens fortschrittlicher Konstruktion verbunden, der sorgfältig hergestellt, gründlich erprobt, traditionell zuverlässig, dauerhaft und im Betrieb ausserordentlich ökonomisch ist. Solcherart waren die ersten Kraftwagen aus Kopřivnice vor 70 Jahren und alle die ihnen nachfolgten. An diese langjährige Tradition knüpfen die gegenwärtig erzeugten Lastkraftwagen der Reihe 138 und die Personenkraftwagen der Type 603 erfolgreich an.

Die ersten Seiten der ruhmvollen Geschichte des Kraftwagens schrieb eine Handvoll Enthusiasten und Pioniere der neuen Technik. Ihre kühnen Gedanken wurden von einer kleinen Gruppe erfahrener Arbeiter verwirklicht, die es fertigbrachten, buchstäblich „auf dem Knie“ wahre Wunder handwerklicher Kunst zu schaffen. Der Kraftwagen erzwang aber bald ganz andere Arbeitsmethoden: die Einführung moderner Massenproduktion und die enge Mitarbeit zahlreicher Fachgebiete der Wissenschaft und Technik an seiner weiteren Entwicklung. Bei der dauernd wachsenden Konkurrenz konnten sich nur jene Produzenten durchsetzen, die auf dem Weg des Fortschrittes nie stehengeblieben waren.



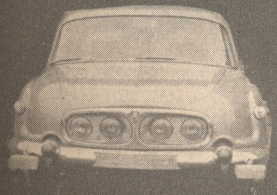


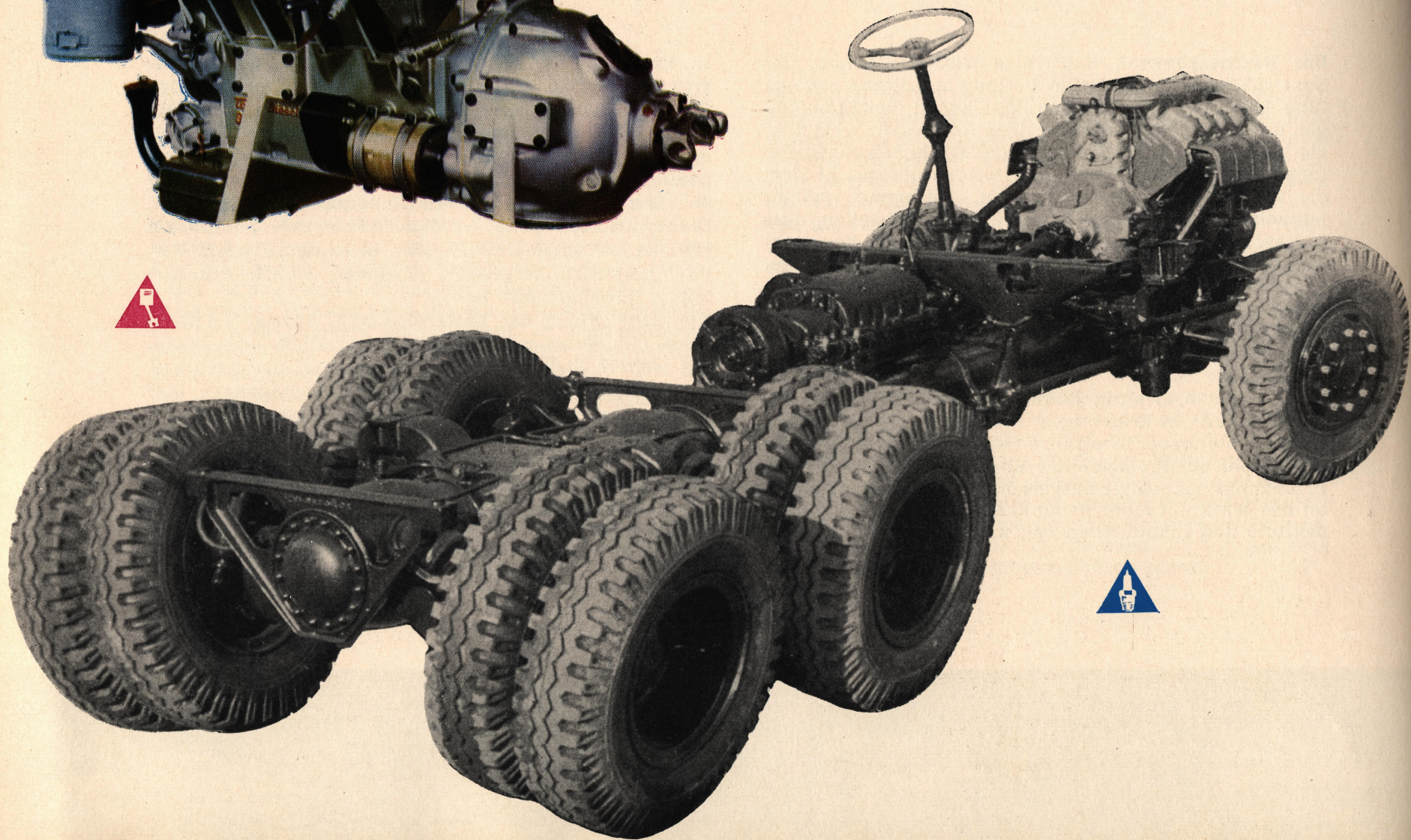
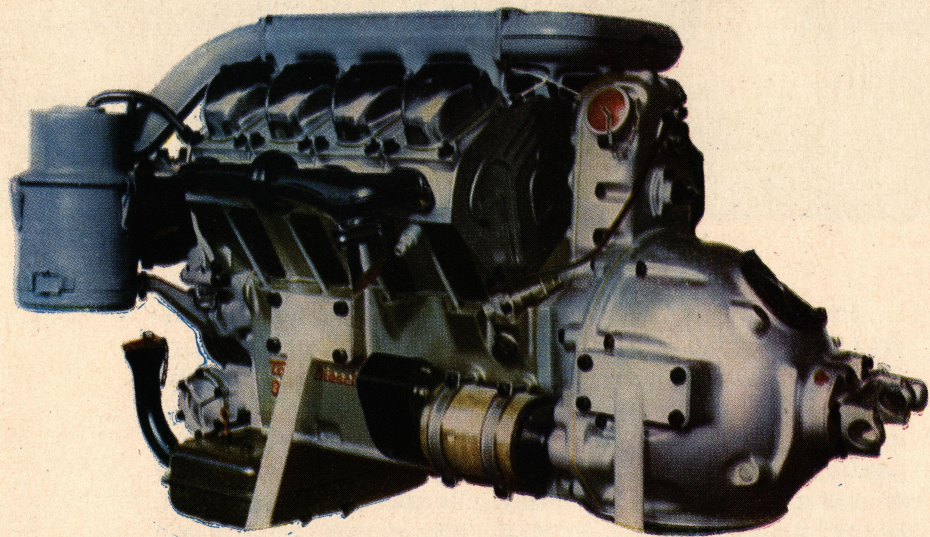
Das Kraftwagenwerk Kopřivnice wird oft Schule der Konstrukteure genannt. Die Bestätigung dieser Behauptung findet der aufmerksame Besucher in den Sammlungen des Museums und des dortigen Archivs. Er wird über die umfangreiche Palette der fortschrittlichen Konstruktionen der Kraftfahrzeuge und Motoren überrascht sein, die in Kopřivnice in der kurzen Zeitspanne weniger Jahrzehnte entwickelt wurden. Er wird feststellen, dass in Kopřivnice bereits vor Jahren verschiedene Konstruktionselemente geprüft wurden, die andere Firmen erst heute auf ihren Fahrzeugen als Neuheiten herausgebracht haben. Eine Reihe von Konstrukteuren aus Kopřivnice arbeitete erfolgreich an der Entwicklung von Kraftfahrzeugen mit, die in anderen Werken hergestellt wurden.

In den letzten zwanzig Jahren stützt sich die Entwicklung der TATRA-Kraftwagen vor allem auf die eigene ausgedehnte wissenschaftliche und Forschungsgrundlage, die sowohl auf Probleme der Konstruktion als auch der Erzeugungstechnologie ausgerichtet ist. Ausserdem arbeitet das Werk mit einer Reihe spezialisierter Forschungsinstitute und Institutionen eng zusammen.

In der Sparte der luftgekühlten Kraftwagenmotoren besitzt das TATRA-Werk heute von allen Weltproduzenten die reichsten Erfahrungen. Es hat sie vor allem bei der Entwicklung einer modernen Baukastenreihe von Dieselmotoren mit 120 mm Bohrung und 130 mm Hub ausgenutzt, die bei maximaler Verwendung typisierter Teile den Bau von Ein- bis Zwölfzylindermotoren ermöglicht. Die typisierten Teile werden ökonomisch in grossen Mengen auf automatischen oder halbautomatischen Fertigungsstrassen hergestellt (Zylinder, Pleuel, Zylinderköpfe, Kurbelgehäuse usw.).

Die Entwicklung der Lastkraftwagen, Spezial-Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen ist vor allem ausgerichtet auf weitere Steigerung der Lebensdauer und Dauerhaftigkeit selbst in schwersten Betriebsbedingungen, auf weitere Verringerung des Eigengewichtes der Fahrzeuge, Erleichterung der Bedienung durch verschiedene zuverlässige Kraftverstärker, Verbesserung des Fahrkomforts, Vereinfachung der Instandhaltung und auf Verbesserung der technisch-ökonomischen Parameter der Fahrzeuge überhaupt.







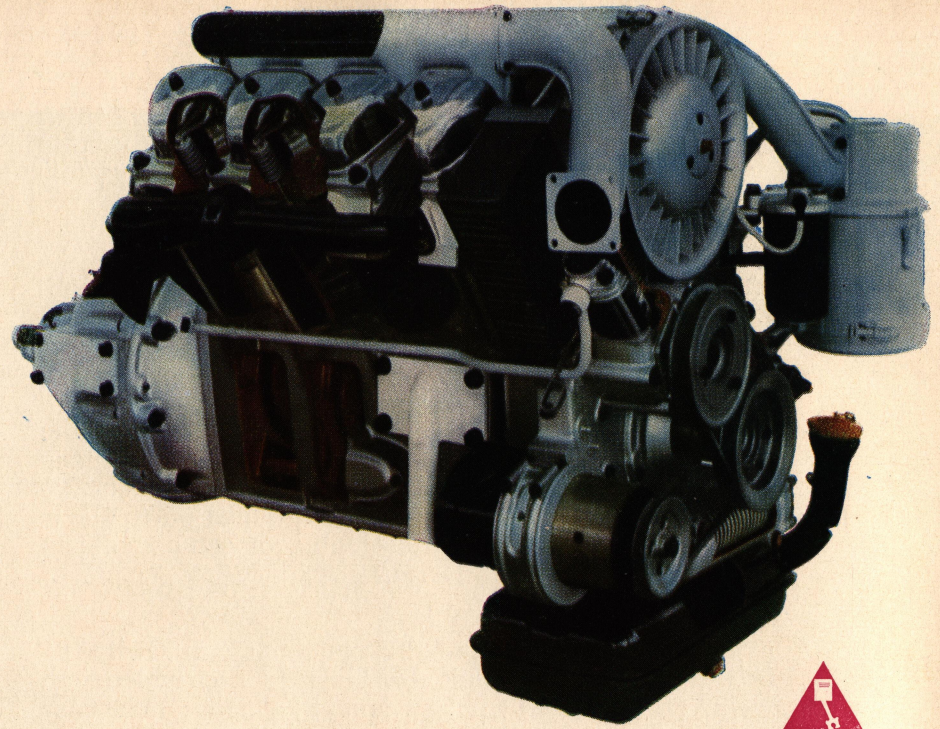
The chassis of the TATRA 138 vehicles is of the well proven backbone design with independent wheel suspension all round, with swinging, driven half axles.



The modern TATRA 928-12 eight-cylinder engine of 11.762 c.c. or 717.482 cu.in. swept volume and 180 BHP at 2000 RPM, designed for the 138 range vehicles.



The light, high-performance eight-cylinder engine of 2472 c.c. or 150.792 cu.in. for the new TATRA 603 passenger cars features high flexibility and low fuel consumption.



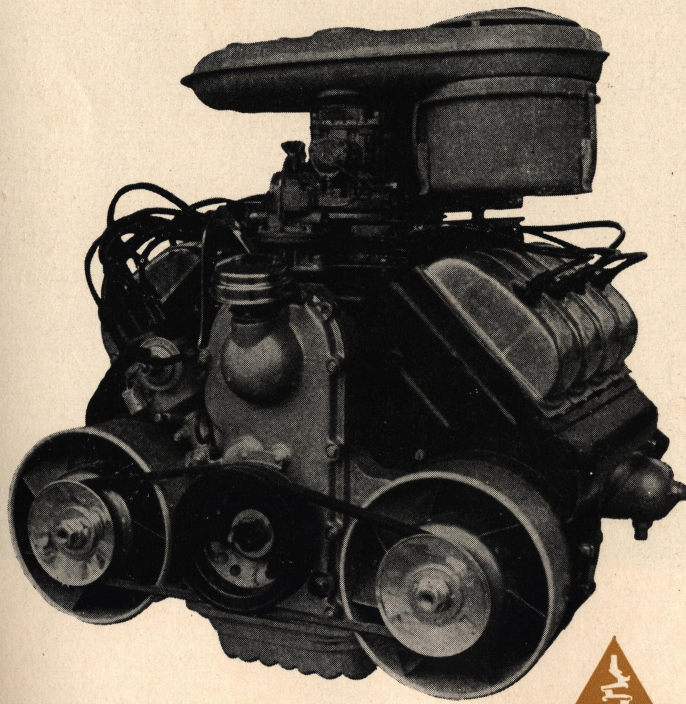
Das Fahrgestell der Kraftwagen TATRA 138 ist mit dem bewährten Zentralrohrrahmen mit einzeln abgefederten Antriebspendelachsen ausgeführt.



Der moderne Achtzylinder-Motor TATRA 928-12 mit einem Hubraum von 11 762 cm³ und einer Leistung von 180 PS bei 2000 U/min für die Fahrzeuge der Reihe 138.



Der leichte leistungsstarke Achtzylinder-Motor 2472 cm³ für die neuen Personenkraftwagen TATRA 603 ragt durch seine Drehfreudigkeit und geringen Kraftstoffverbrauch hervor.



The ever increasing demand for the high-quality TATRA motor vehicles presses the Kopřivnice factory to rebuild existing and erect new production plants. New production and assembly lines, body surface finish lines, numerous efficient special and single purpose machines, etc., are being installed.

TATRA also has its own production of such vital semi-finished products as castings of grey iron, steel, and light and non-ferrous metals. The foundry complex just being finished will rank among the most up-to-date plants of this type in Europe.

Special attention is paid also to heat treatment of the components manufactured. The new hardening shop attracts the well deserved attention of every expert. A high degree of perfection has been attained particularly in the method of gas case hardening of components in the MONOCARB electric pit furnaces.

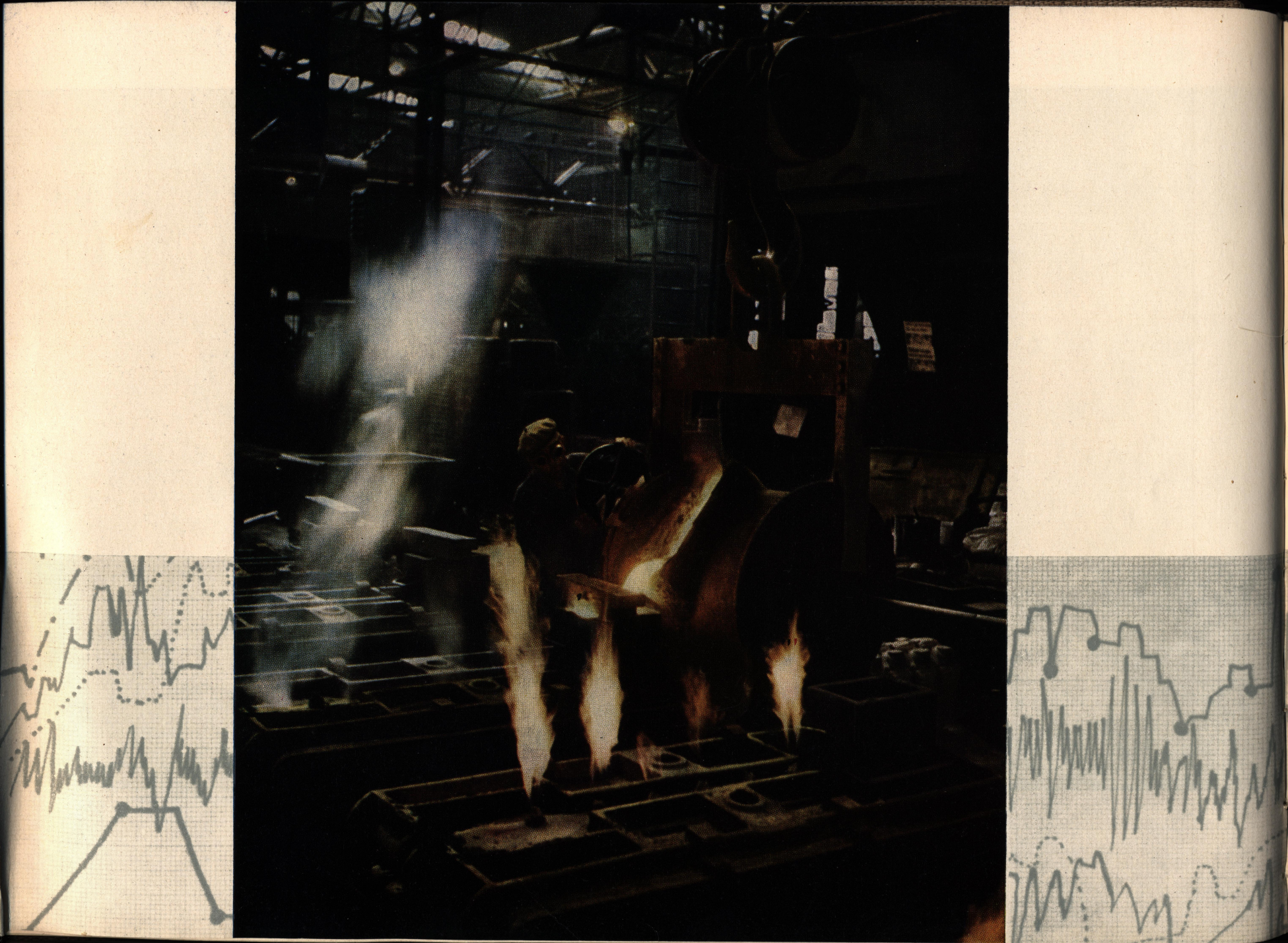
Die ständig wachsende Nachfrage nach den Qualitäts-Kraftwagen TATRA zwingt das Werk in Kopřivnice zum Umbau der bestehenden und zum Bau neuer moderner Erzeugungsbetriebe. Es werden neue Fertigungs- und Montagestrassen, Linien für die Oberflächenbehandlung der Karosserien, zahlreiche leistungsfähige Spezial- und Einzweckmaschinen u.ä. installiert.

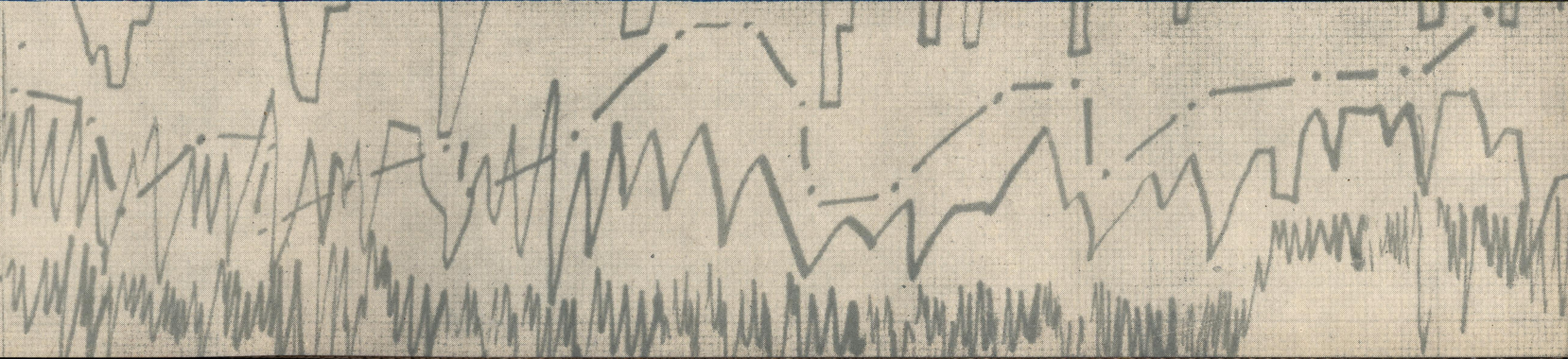
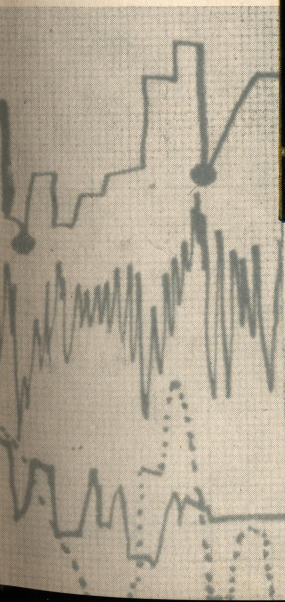
Das TATRA-Werk besitzt eine eigene Erzeugung wichtiger Halbfabrikate, wie Abgüsse aus Grau- und Stahlguss sowie aus Leicht- und Buntmetallen. Der gerade beendete Komplex der Giessereien wird einer der modernsten Betriebe dieser Art in Europa sein.

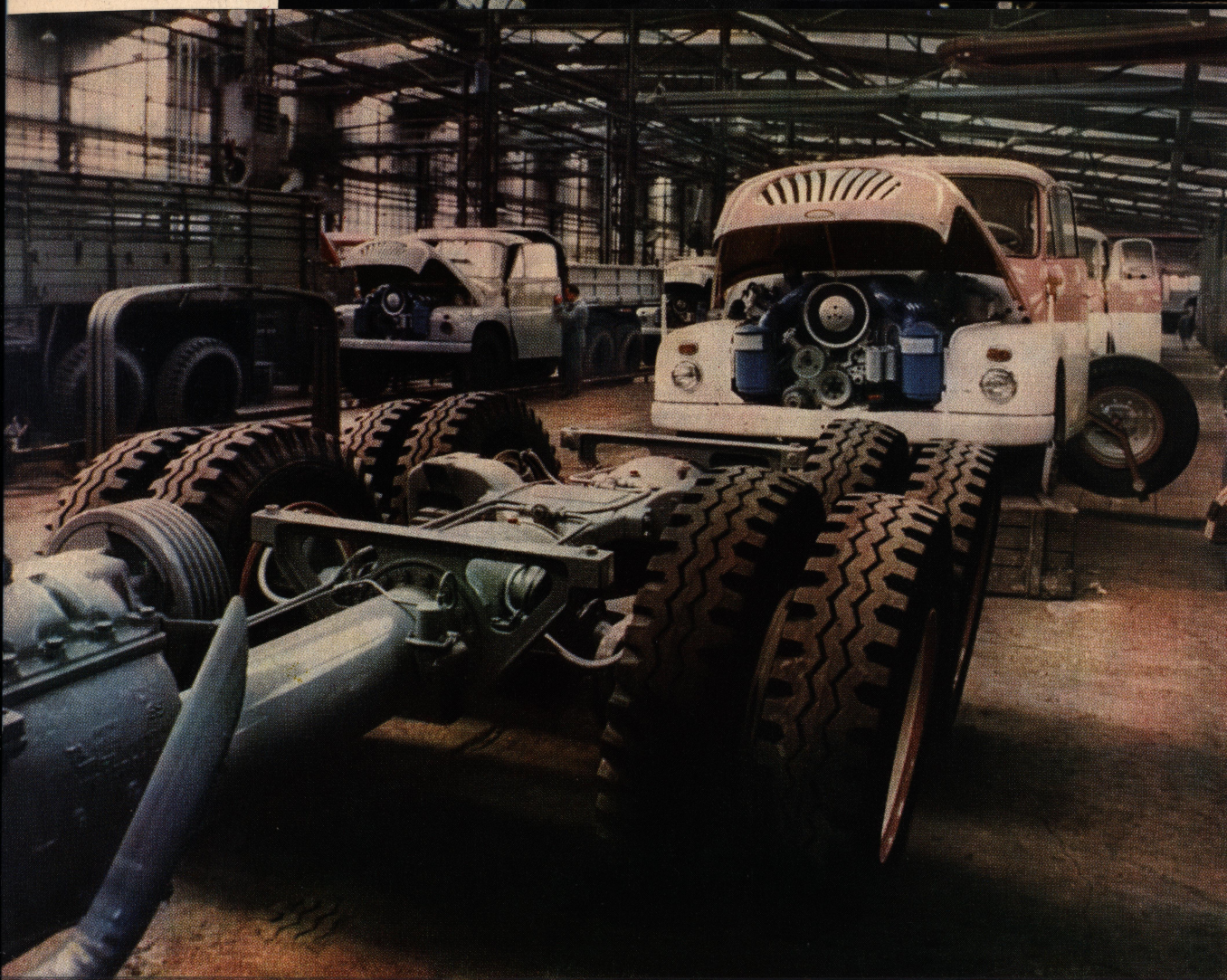
Ausserordentliche Aufmerksamkeit wird auch der Wärmebehandlung der hergestellten Teile gewidmet. Die neue Härtereie erweckt verdiente Aufmerksamkeit aller Fachleute. Zu hoher Vollendung wurde hier die Methode der Einsatzhärtung der Teile mit Gas in Elektrotieföfen MONOCARB ausgearbeitet. Die Tätigkeit der metallurgischen Betriebe wird dauernd in mustergültig ausgestatteten Laboratorien kontrolliert.

















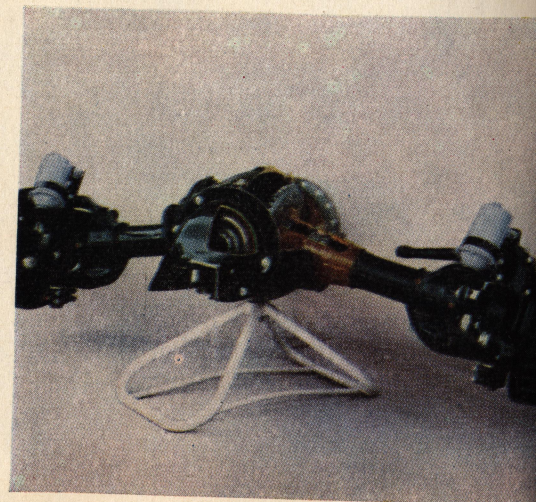
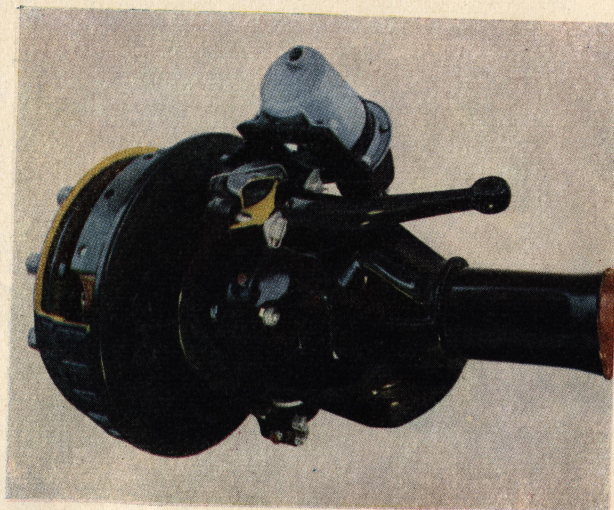
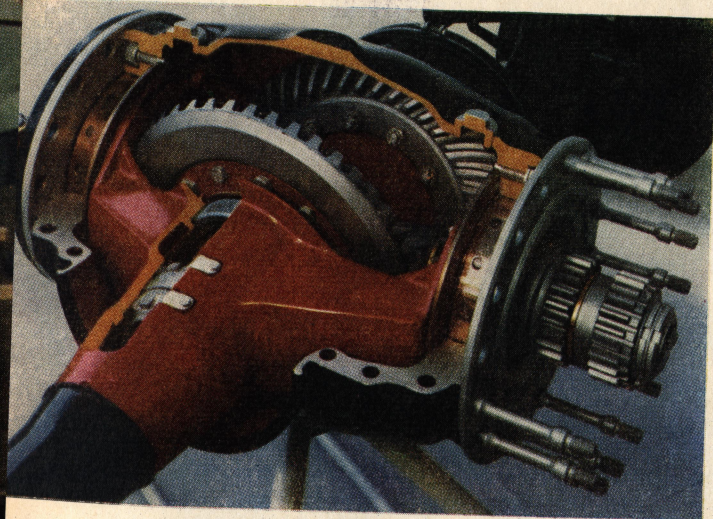
Vehicles of the new TATRA 138 range link up successfully with the traditional outstanding properties of the well known "One hundred and elevens", but can haul more — up to 12 metric tons or 26,455 lbs — at lower operation costs. Their eight-cylinder engine has a swept volume of approximately 3000 c.c. (183 cu.in.) lower than the previous type, but maintains the same power output of 180 BHP as the considerably more complicated twelve cylinder. Optionally, the engine can be provided with a supercharger, ensuring a substantial increase of power output. A remarkable novelty is the layout of the timing gears, which are arranged at the rear, next to the flywheel; this reduces to a minimum any unfavourable effects of torsional vibrations of the crankshaft, likely to affect the timing gears. The engine is resilient-mounted in a subframe and coupled to the gearbox by means of a short intermediate shaft. The five speed main gearbox together with the two-ratio auxiliary gearbox provides the driver with a well stepped up range of ten forward speeds and two different reverse speeds. The second to fifth speed gears

are provided with a so-called synchro-lock of high efficiency.

The auxiliary gearbox has electro-pneumatic control; the preselector is arranged on the gear change lever. Electropneumatic is also the control of the differential locks of all the axles as well as the front wheel drive — simple depression of a button on the dashboard will do the job. The steering, assisted by a hydraulic servo-unit, handles with the same ease as that of a passenger car.

The front swinging half axles are sprung by torsion (antiroll) bars with amply dimensioned lever type hydraulic dampers. The rear half axles are sprung by longitudinal leaf springs. The vehicle has perfectly reliable twin circuit pressure air brakes of high efficiency, with acoustic signalization of poor air pressure. In addition, a relief exhaust brake is fitted.

The driver's cabin of modern styling affords unique riding comfort to three passengers. The individual driver's seat is adjustable in all directions. The cabin has perfect heating and ventilation.



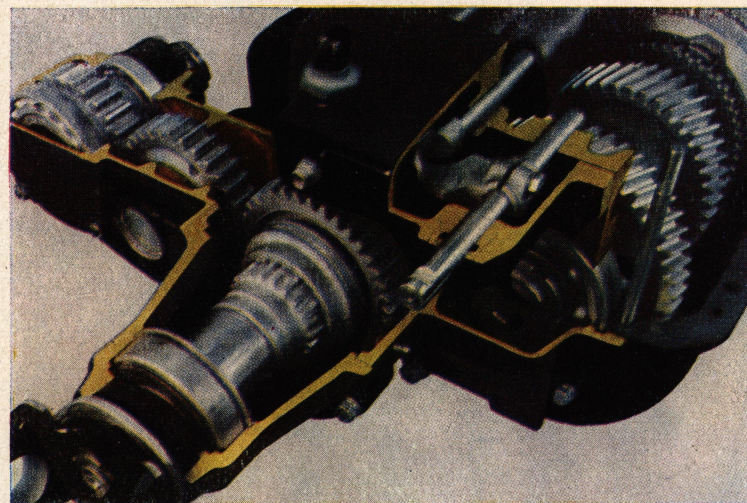
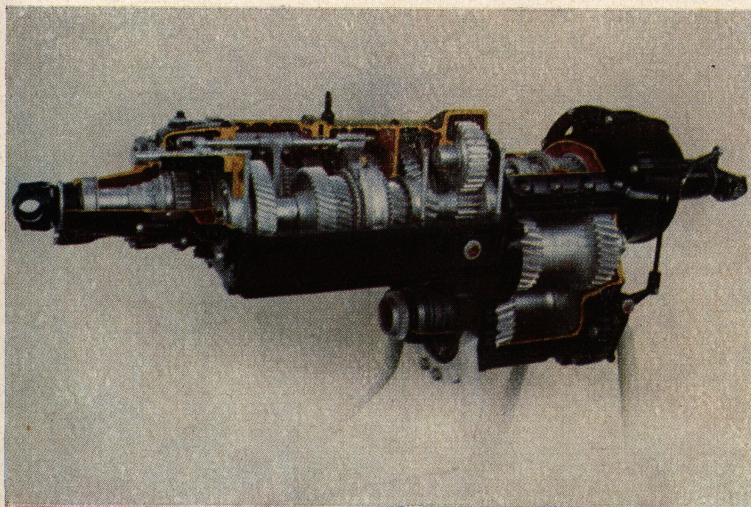
Die Fahrzeuge der neuen Typenreihe TATRA 138 knüpfen erfolgreich an die hervorragenden traditionellen Eigenschaften der bekannten „Hundertteller“ an. Sie sind imstande, bei geringen Kosten mehr — bis 12 Tonnen — zu befördern. Ihr Achtzylinder-Motor hat einen um ungefähr 3000 cm³ geringeren Hubraum, jedoch die gleiche Leistung von 180 PS, wie der frühere, wesentlich kompliziertere Zwölfzylinder. Der Motor kann jederzeit mit einem Lader ausgerüstet werden, wodurch sich eine wesentliche Leistungssteigerung erzielen lässt. Eine bemerkenswerte Neuheit ist die Anordnung der Nockenwellenräder hinten beim Schwungrad. Dadurch werden die ungünstigen Einflüsse der Torsionsschwingungen der Kurbelwelle auf die Steuerungsorgane auf ein Mindestmass beschränkt. Der Motor ist in einem Hilfsrahmen elastisch gelagert und mit dem Getriebe durch eine kurze Gelenkwelle verbunden.

Das Fünfganggetriebe mit Zweigang-Hilfsgetriebe bietet dem Fahrer eine gleichmässig abgestufte Reihe von zehn

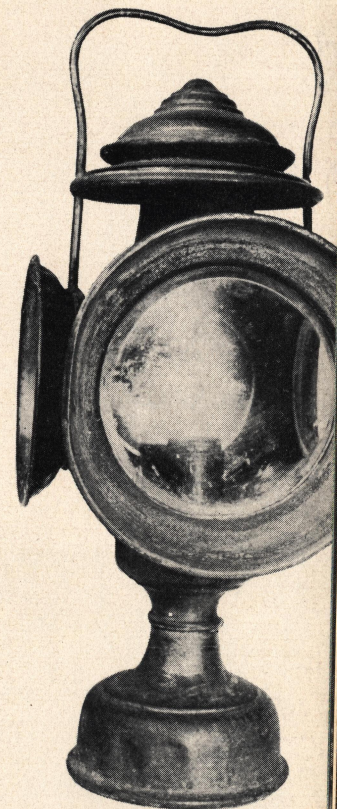
Gängen für die Vorwärtsfahrt und von zwei verschiedenen Gängen für die Rückwärtsfahrt. Der zweite bis fünfte Gang hat eine wirksame Zwangssynchronisierung.

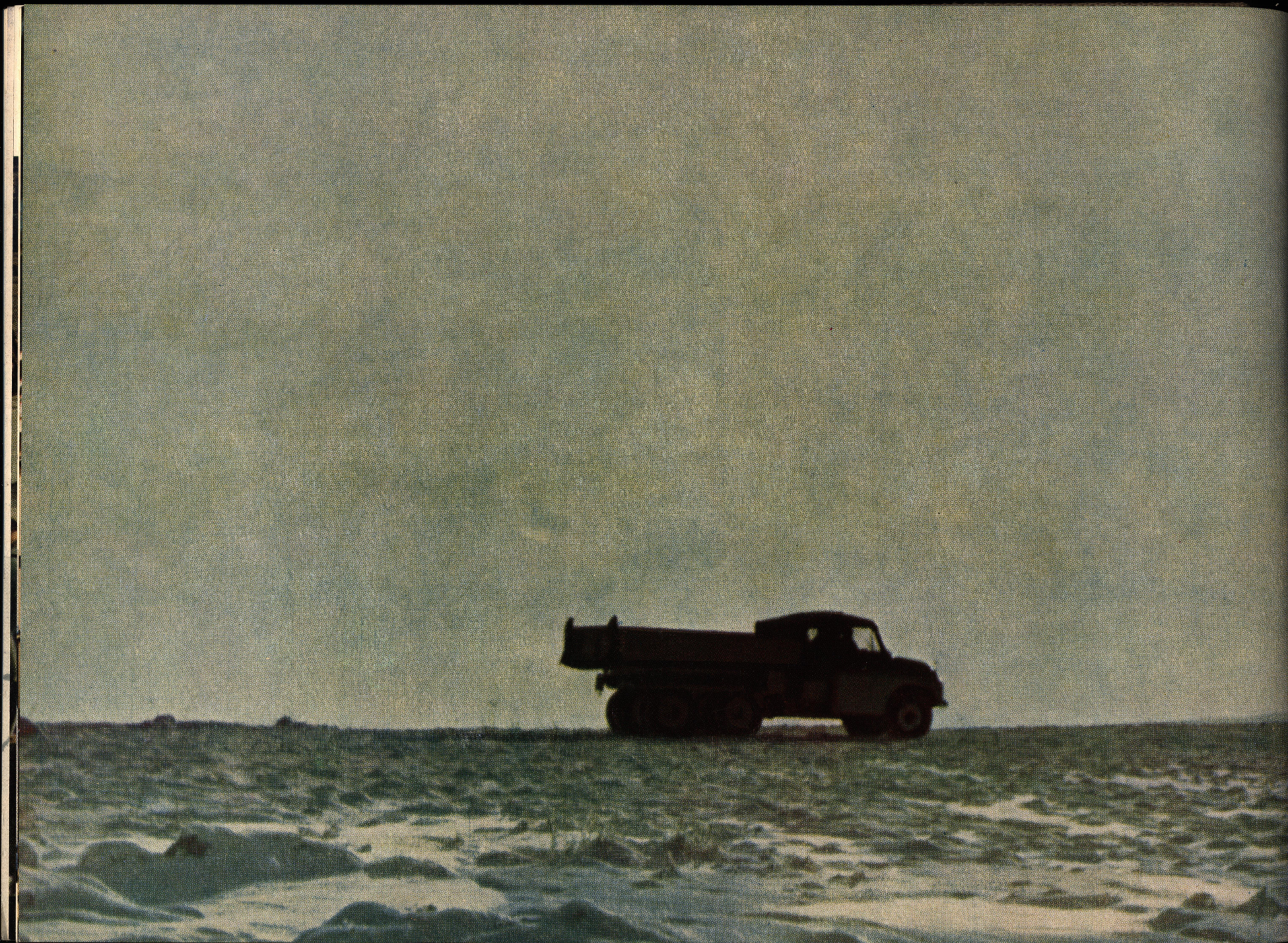
Das Zusatzgetriebe wird elektropneumatisch geschaltet. Der Vorwähler befindet sich auf dem Schalthebel. Auch die Differentialsperre sämtlicher Achsen und der Vorderradantrieb werden mittels eines Druckknopfes auf dem Armaturenbrett elektropneumatisch eingeschaltet. Die Lenkung mit hydraulischer Lenkhilfe ist ebenso leichtgängig wie die eines Personenkraftwagens.

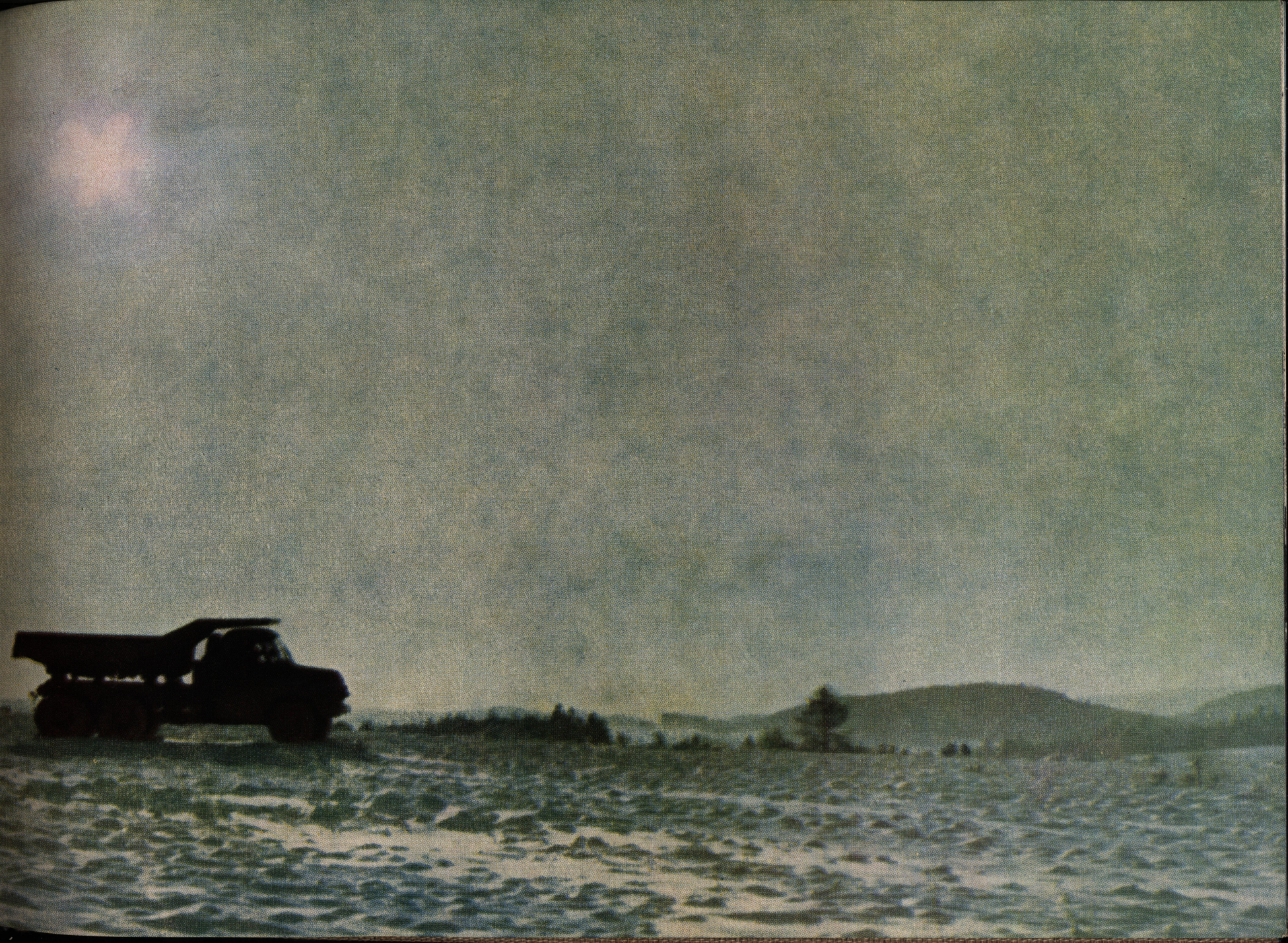
Die vordere Pendelachse ist durch Drehstäbe und massive hydraulische Hebelstossdämpfer abgefedert. Die hinteren Pendelachsen sind durch Längsblattfedern abgefedert. Darüber hinaus ist das Fahrzeug mit einer sehr wirksamen und absolut zuverlässigen Zweikreis-Druckluftbremse und akustischer Signalisierung eines zu niedrigen Luftdruckes ausgestattet. Ausserdem ist es mit einer Entlastungsmotorbremse versehen.



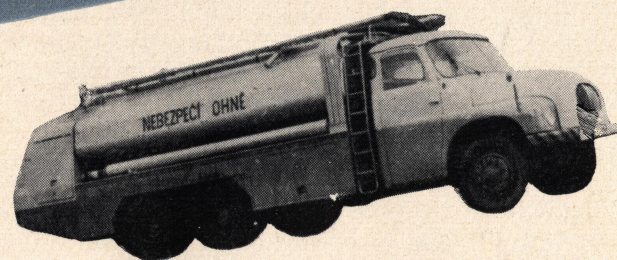












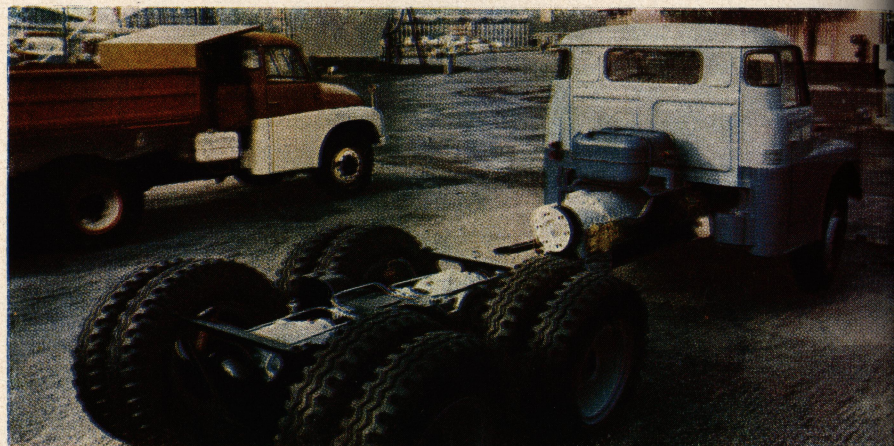
TATRA 138 - C

When designing the TATRA 138 chassis, several dozen alternatives of standard as well as special-purpose vehicles were already anticipated to be supplied in turn on a standard chassis with a minimum of differing parts. For instance, the design of the chassis enables the wheel-base to be readily altered. The basic type has three driven axles, consisting mostly of equal typified parts. Vehicles designed for road service alone, however, can have a simpler and lighter non-driven front axle. For flat areas, in addition, also a non-driven (so-called trailing) second rear axle can be employed. From the three-axle chassis, also a two-axle one can be derived, with the front axle either driven or non-driven; basically, the two types of chassis differ only in the design of the rear suspension. At present, quite a number of firms are using the TATRA 138 chassis for a variety of commercial alternatives, such as motor tankers, fire control vehicles, drilling rigs, motor excavators, and many others.

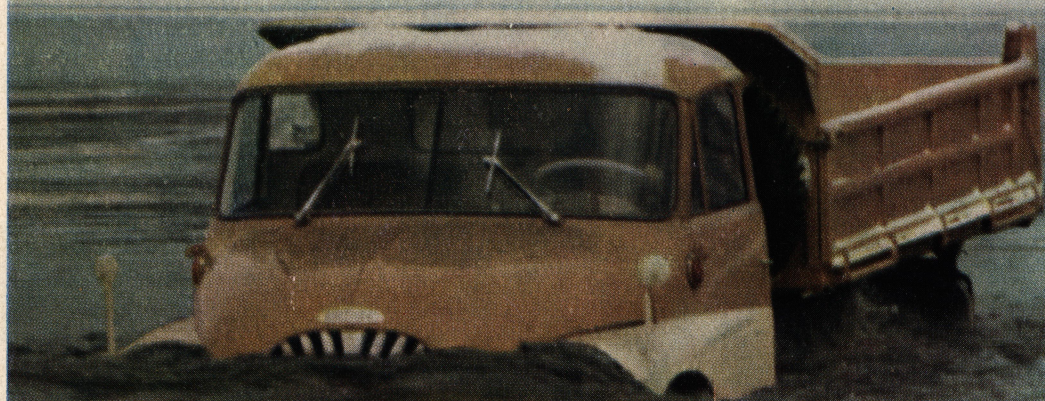
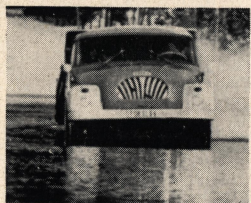
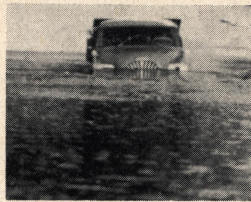
Das modern gelöste Fahrerhaus bietet drei Personen ausserordentlichen Komfort. Der als Einzelsitz ausgebildete Fahrersitz ist allseitig verstellbar.

Bei der Konstruktion des Fahrgestells TATRA 138 rechnete man mit mehreren Dutzenden von Applikationen normaler und Spezialfahrzeuge, die sukzessive auf dem Standardfahrgestell mit einer minimalen Anzahl differierender Teile geliefert werden sollten. Die Konzeption des Fahrgestells ermöglicht z.B. eine sehr einfache Änderung des Radstandes. Die Grundausrüstung ist mit drei Antriebsachsen versehen, die zum Grossteil aus gleichen typisierten Teilen zusammengebaut sind. Nur für den Strassenverkehr bestimmte Fahrzeuge können auch mit einer einfacheren und nicht angetriebenen Vorderachse ausgerüstet werden. Für ebene Gegenden kann ausserdem auch noch eine nicht angetriebene Hinterachse (eine sog. Blindachse) verwendet werden.

Zur Zeit benützt bereits eine ganze Reihe von Firmen die Fahrgestelle TATRA 138 für verschiedene Nutzfahrzeuge, wie Zisternenwagen, Brandspritzen, fahrbare Bohranlagen, Autobagger und viele andere.







The TATRA 138 daily demonstrates its unique properties on the roads of every continent. It is proving equally useful in the tropics, in high mountains, and in arctic frosts. But it is absolutely unrivaled in areas where conditioned roads come to an end, and unconditioned rough land begins.

Thanks to the swinging half axles, with which the TATRA make has now had 45 years of experience, the vehicle can cope with bumpy terrain like a giant tank. Even at extreme land gradients, the vehicle has a literally amazing stability, both transverse and longitudinal. The central structural backbone of the chassis, formed mostly by steel tubes of large diameter, has an exceptional resistance against torsional stress — accordingly, not even the roughest terrain can cause excessive stress of the body structure proper. The vehicle has ten wheels with 10.00 or 11.00—20" tyres; accordingly, specific pressure on the ground is low, and the vehicle can easily pass through muddy areas.

The air-cooled diesel engine operates without the risk of any damage even under water, so that the vehicle can cope even with rather deep water streams.

Tagtäglich beweist der TATRA 138 seine einzigartigen Eigenschaften auf den Strassen aller Weltteile. Er bewährt sich gut in den Tropen, im Hochgebirge und bei stärksten Frösten. Vollkommen konkurrenzlos ist er jedoch überall dort, wo die Strasse endet und nicht hergerichtete Gelände beginnt.

Dank den Pendelachsen, mit denen das TATRA-Werk schon 45jährige Erfahrungen hat, bewältigt das Fahrzeug Geländeunebenheiten wie ein grosser Panzerwagen. Auch bei extremen Geländeneigungen zeigt es eine geradezu verblüffende Quer- und Längsstabilität. Das mittlere Tragrohr des Fahrgestells, das gewöhnlich aus Rohren mit grossem Querschnitt besteht, ist gegen Torsionsbeanspruchung sehr widerstandsfähig, und deshalb ist die eigentliche Tragkonstruktion des Aufbaues selbst in

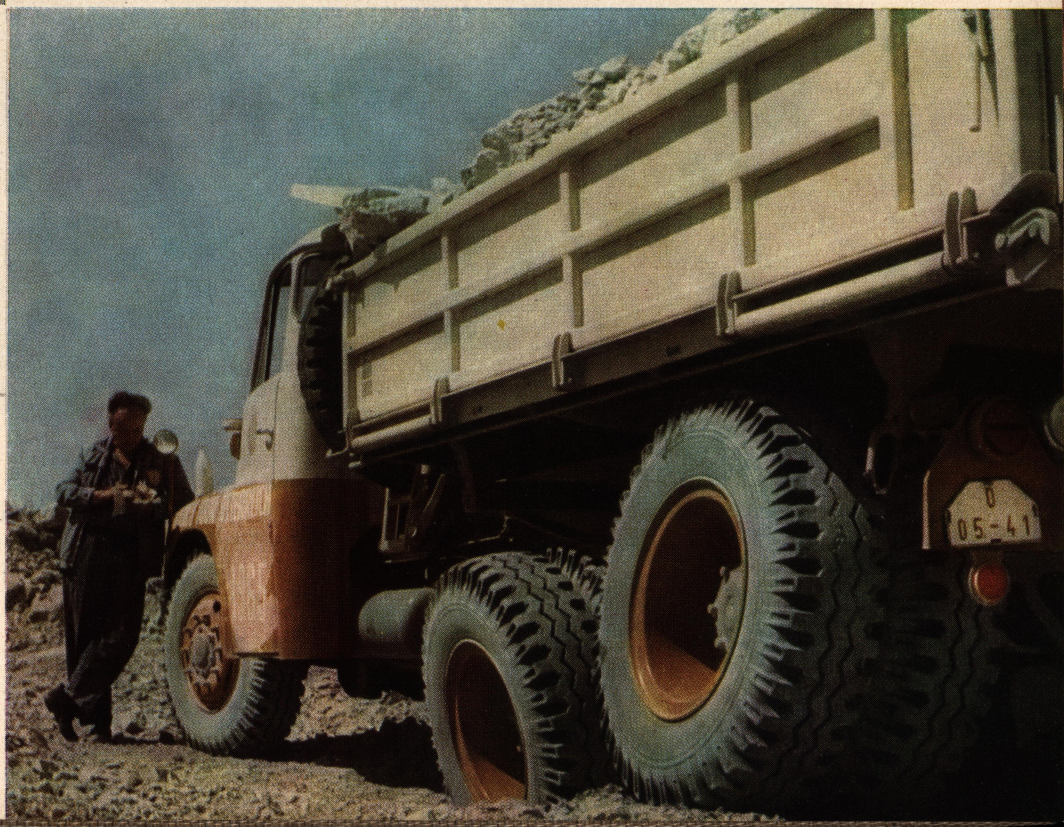


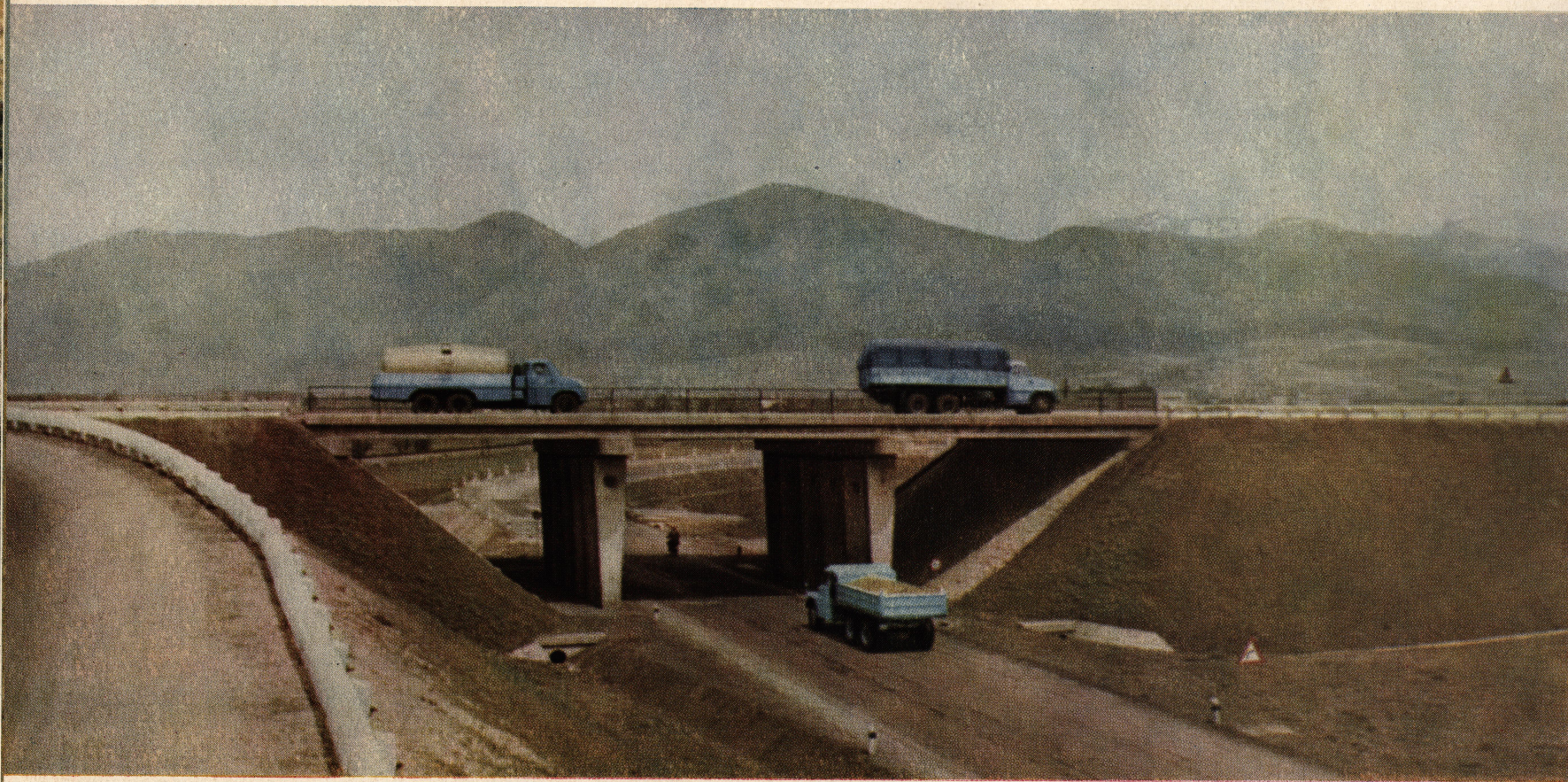




schwerstem Gelände nicht übermässig beansprucht. Das Fahrzeug hat zehn mit Reifen 10,00 oder 11,00—20 bestückte Räder; der spez. Bodendruck ist also sehr klein, so dass es auch schlammiges Gelände leicht pessieren kann.

Des luftgekühlte Dieselmotor arbeitet ohne Gefahr einer Beschädigung, auch unter Wasser; deshalb kann das Fahrzeug auch verhältnismässig tiefe Wasserläufe bewältigen.





A meeting at a crossroads: a cement transport container, flat truck, and tipper — all members of the large TATRA 138 "family".

Begegnung an einer Strassenkreuzung: ein Strassentransporter für Zement, ein Pritschenwagen und ein Lastenkipper — alle aus der grossen Familie TATRA 138.



At the foot of the mountains which gave the Kopřivnice vehicles their name — TATRA.

Am Fusse des Bergmassivs, das den Kraftwagen von Kopřivnice den Namen TATRA gab.



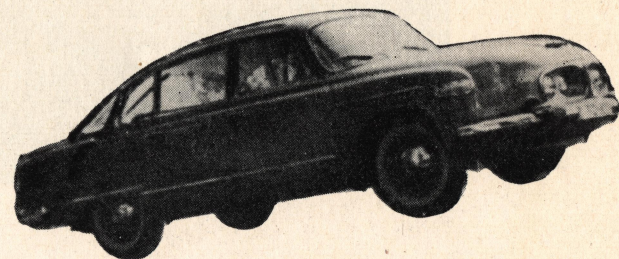
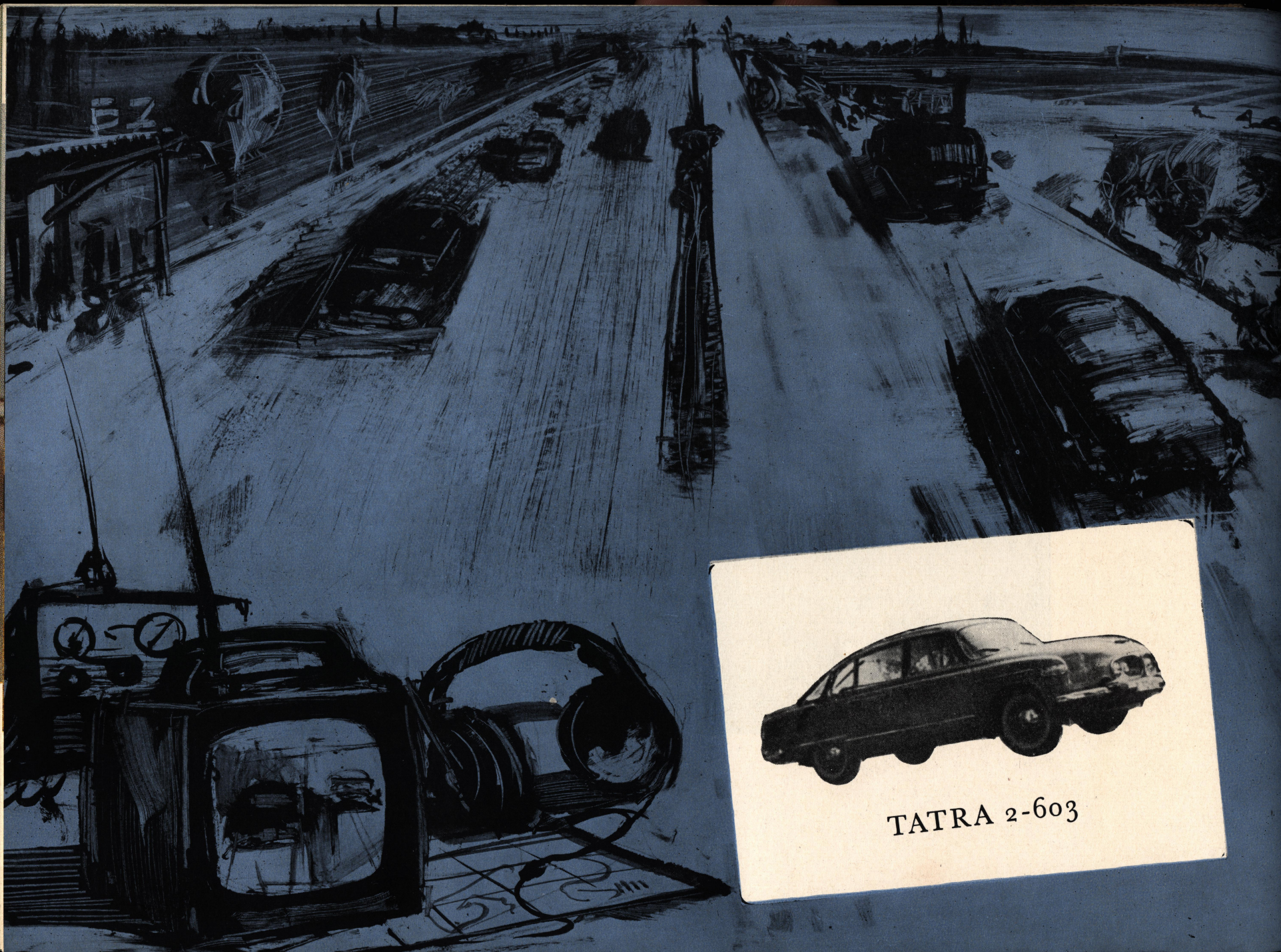
In the haulage of long timber, the TATRA vehicles have replaced slow-going tractors.

Bei der Langholzabfuhr ersetzen die TATRA-Wagen die langsameren Schlepper.



Deep, sticky mud — a menace for motor vehicles. But the TATRA 138 can cope with it!

Tiefer, schwieriger Schlamm — der Feind der Kraftwagen. Aber der TATRA 138 kommt durch!



TATRA 2-603

Currently the TATRA 603 six-seater passenger car represents the culmination of the thirty year development of streamlined, rear engined cars. The trend indicated by TATRA years ago, has again proved to be right. At present, more than one third of the motorcar manufactured in Europe is rear engined, and also the number of vehicles powered by air cooled engines is steadily increasing.

The eight cylinder, 2472 c.c. (150.792 cu.in.) engine with a compression ratio of 8.2 develops a power output of 105 BHP at 4800 RPM. The low weight of the power pack has ensured an almost ideal weight distribution to the front and rear axle of the vehicle. The ingenious design of both the front and rear wheel suspension together with the well balanced steering geometry give the car unique running properties, particularly apparent in turns and on rough roads of poor quality. The car can easily attain a speed of up to 160 km.p.h. or 99.36 m.p.h.

Im sechssitzigen Personenkraftwagen TATRA 603 gipfelt vorläufig die dreissigjährige Entwicklung der windschnittigen Wagen mit Heckmotor. Die Richtung, die damals TATRA eingeschlagen hatte, zeigte sich wieder einmal als richtig. Derzeit haben mehr als ein Drittel der in Europa hergestellten Wagen den Motor im Heck angeordnet und auch die Zahl der Fahrzeuge mit luftgeköhltem Motor wächst ständig.

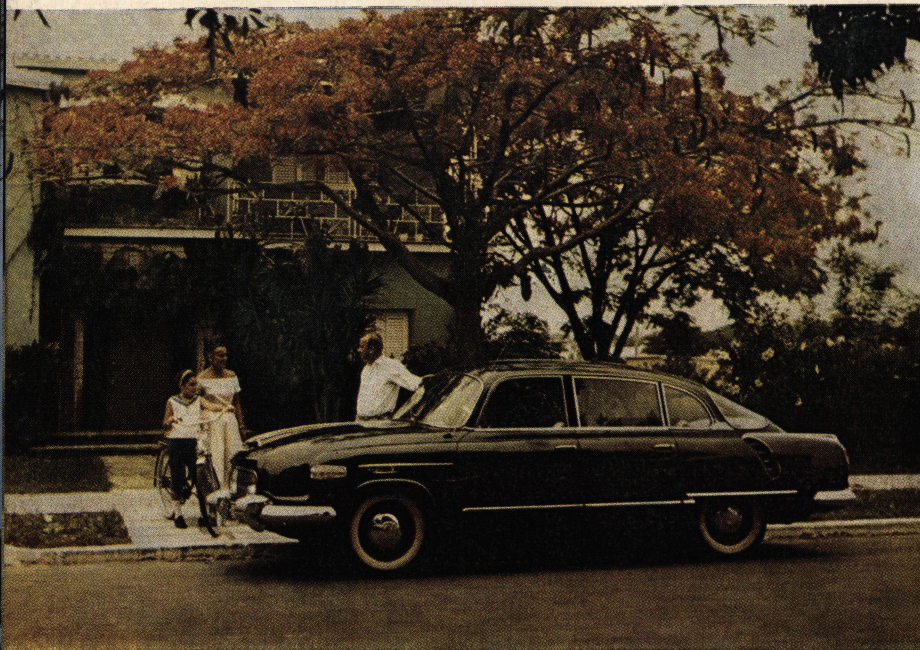
Der Achtzylinder-Motor mit einem Hubraum von 2472 cm³ leistet 105 PS bei einem Verdichtungsverhältnis von 8,2 und 4800 U/min. Das geringe Gewicht des Antriebsaggregates ermöglichte eine fast ideale Verteilung des Wagen-gewichtes auf die Vorder- und Hinterachse. Die sinnvolle Vorder- und Hinterradaufhängung und die Lenkgeometrie verleihen dem Wagen ein einzigartiges Fahrverhalten, insbesondere in Kurven und auf schlechten Strassen. Er erzielt leicht eine Geschwindigkeit bis 160 km/h.



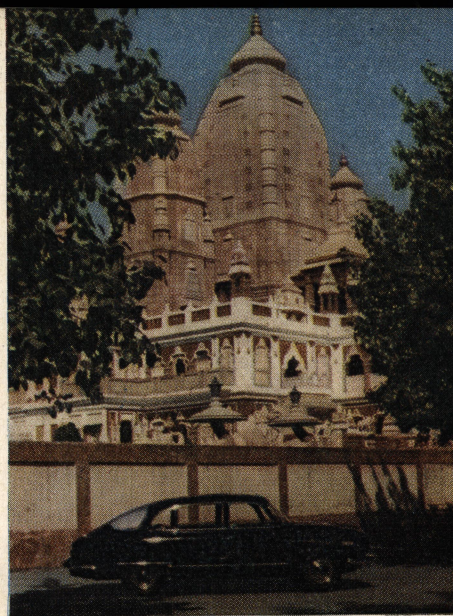


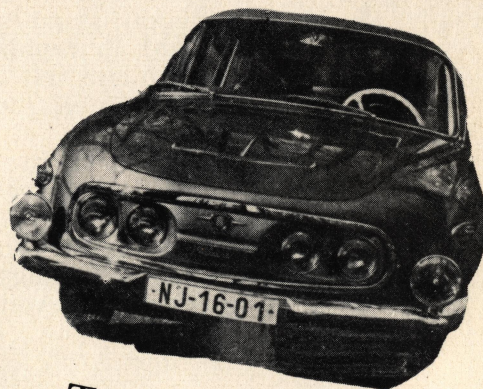


The distinguished, comfortable TATRA 603 is gaining friends all over the world. A feature particularly appreciated in tropic areas is its air-cooled engine, a reliable performer whatever the temperature.

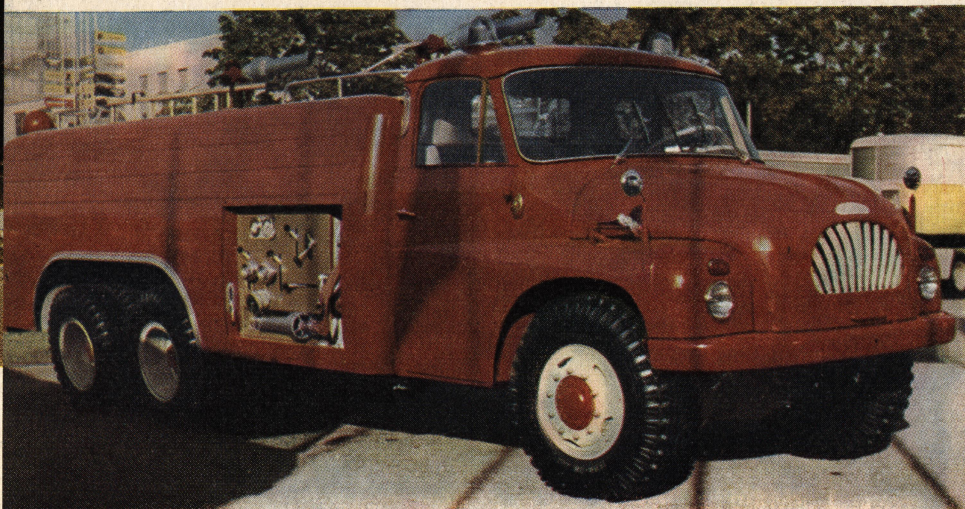
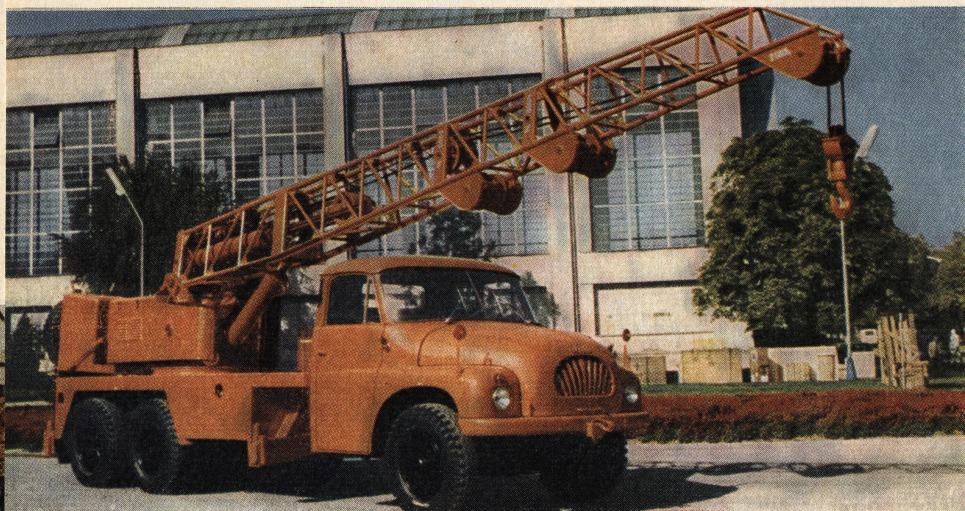


Der elegante und bequeme TATRA 603 gewinnt Anhänger in der ganzen Welt. In den Tropen wird besonders sein luftgekühlter Motor geschätzt, der bei jeder Temperatur zuverlässig arbeitet.





TATRA 3-603

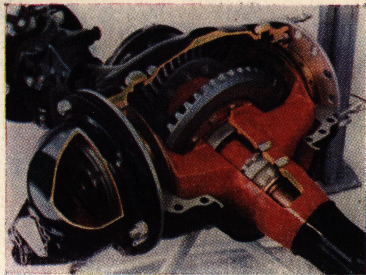


In 1965 and 1966, the TATRA 138 won great acclaim at the Motor Shows of Brussels, Frankfurt a/M, Paris, Beograd, Geneva, at the Trade Fairs in the Spanish Bilbao, in Leipzig, and in Brno. Everywhere, it became the focus of experts' attention, representing with distinction the high standard of products carrying the trade mark MADE IN CZECHOSLOVAKIA, and gaining additional remarkable business successes.

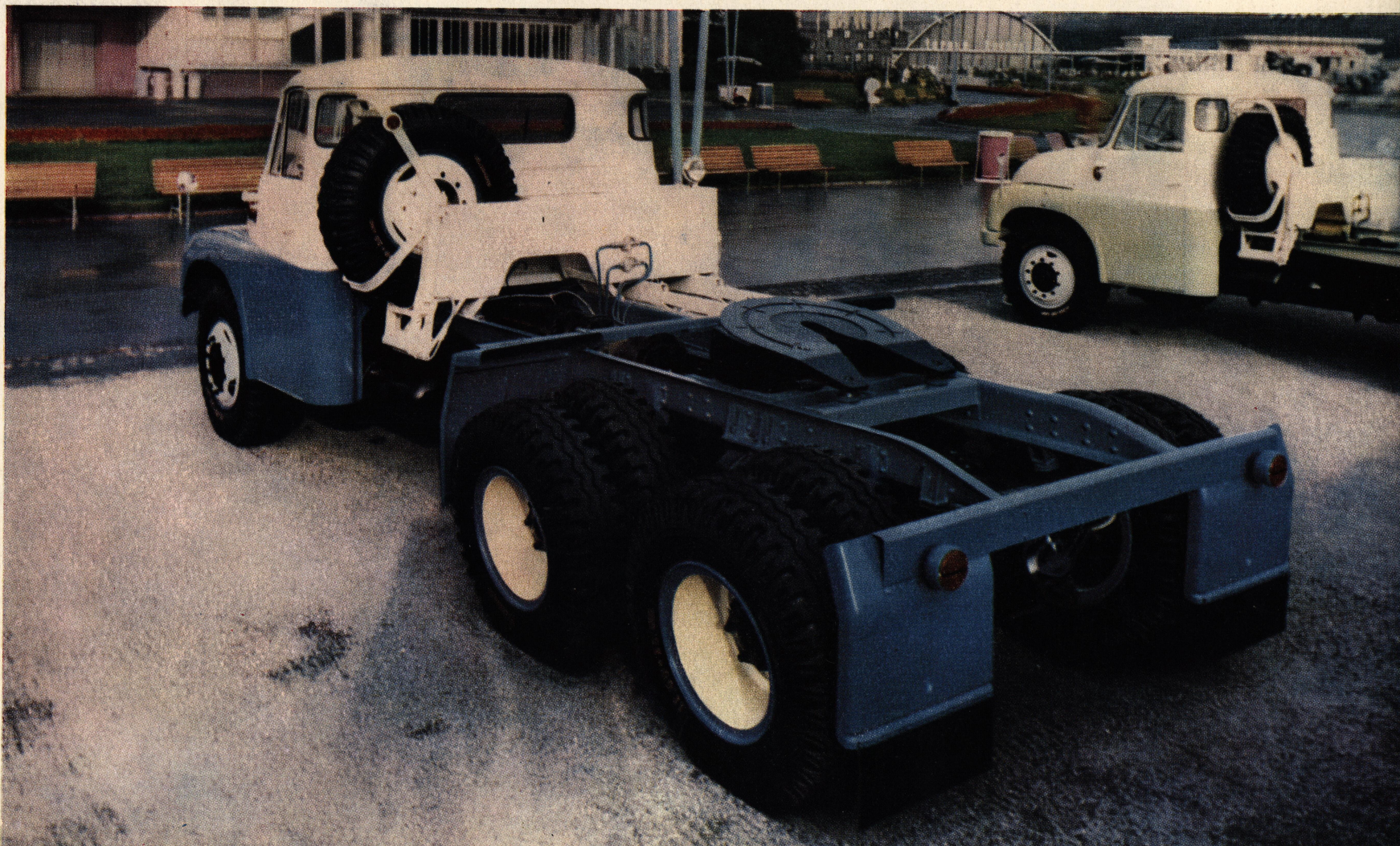
At the 1964 Spring Trade Fair in Leipzig, the TATRA 138 NT semitrailer tractor won the highest award: the Gold Medal for high engineering and esthetic standard. A committee of experts from universities and research institutes valued the design of the vehicle from the viewpoint of the contemporary state of the world's automotive engineering, from the viewpoint of driving safety, and maximum operating ease. Another committee, consisting of artists, evaluated the external styling of the individual functional components, the colour scheme, and the general esthetic appearance. The decision was unanimous: Yes, the Gold Medal for the TATRA vehicles is well deserved.

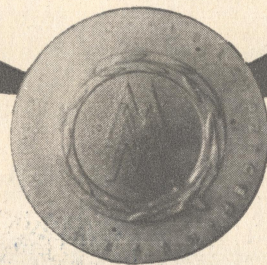
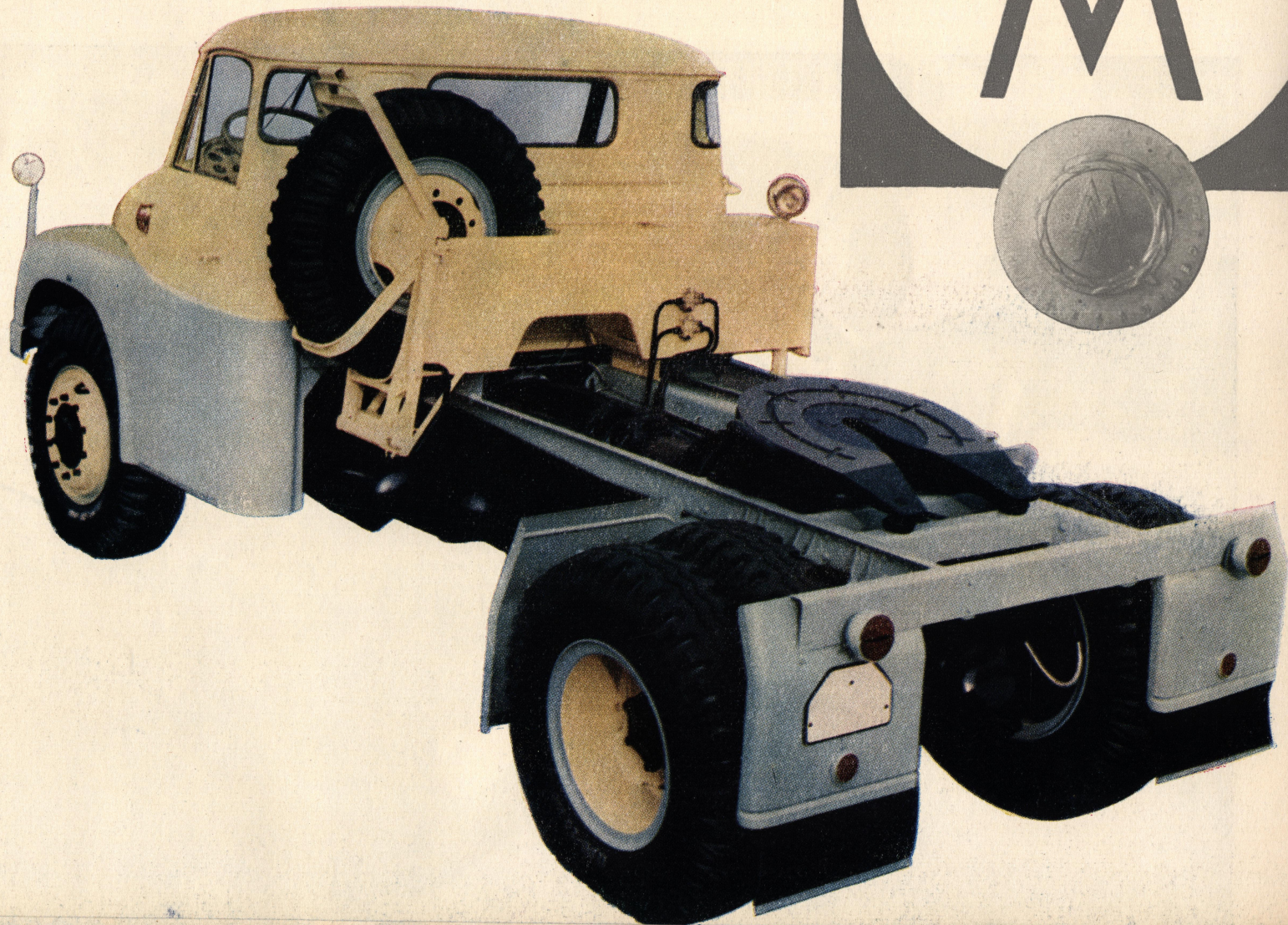
In den Jahren 1965 und 1966 wurde der TATRA 138 mit ausserordentlichem Erfolg auf den Autosalons in Brüssel, Frankfurt a/M, Paris, Belgrad und Genf sowie auf den Messen in Bilbao (Spanien), Leipzig und Brno vorgestellt. Überall stand er im Mittelpunkt des Interesses der Fachleute. Er repräsentiert würdig das hohe Niveau der Erzeugnisse mit der Marke MADE IN CZECHOSLOVAKIA und erzielt immer wieder neue bedeutende Handels-erfolge.

Auf der Messe in Leipzig im Jahre 1964 gewann der Satellschlepper TATRA 138 NT die höchste Auszeichnung: die Goldmedaille für hohes technisches und ästhetisches Niveau. Eine Kommission von Fachleuten aus Hochschulen und Forschungsinstituten bewertete die Konstruktion des Fahrzeuges vom Gesichtspunkt des heutigen Standes der



Automobiltechnik in der Welt, der Betriebssicherheit und in bezug auf maximale Erleichterung der Arbeit des Bedienungspersonals. Eine andere Kommission, die aus Formgestaltern bestand, bewertete die äusseren Formen der einzelnen Teile, die Abstimmung der Farben und das gesamte ästhetische Aussehen. Die einstimmige Entscheidung lautete: Jawohl, die Goldmedaille gehört dem TATRA-Wagen.







**TORINO
MOTORI**

1st November 1965.

**AUTOMOTIVE
INDUSTRIES**

CHESTNUT AND FIFTY-SIXTH STREETS - PHILADELPHIA, PA.

a 53 Stockholm (en A&I fönarg) Telefon 340080 Telegram "TORI GFT"

We are now this
of the 1965 edit
dingly have pleasur
ward on behalf

Segnalazione

la produzione automobilist
ntale, il numero 78 de
o articolo panoram

自動車 JUNIOR
JIDOSHYA - JUNIOR

SOSHINSHYA LTD.
12, PARKWAY, HANOVER, LONDON, E.C.4

"I don't know any other car where driving at a speed of more than 100 km.p.h. (62 m.p.h.) is so exciting, but at the same time gives one a feeling of such perfect safety" — "It handles admirably" — "Its road holding in turns is virtually fantastic" — "Such comfort and ease, no fatigue" — "A coachwork which is going to maintain its attractive and up-to-date appearance for years to come" — "Fast and safe, however rough the road conditions" — These are only a few quotations from letters of satisfied owners driving the TATRA 603 passenger cars. Similar is the opinion of experts who had the opportunity of trying the car. The interest in and demand for this car is so high as to go beyond the delivery capacity in many countries.

„Ich kenne keinen zweiten Wagen, in dem Geschwindigkeiten über 100km/h so angenehm wären und man ein gleich hohes Gefühl der Sicherheit verspüren würde“ — „Er ist verblüffend leicht lenkbar“ — „Seine Spurtreue in den Kurven ist direkt phantastisch“ — „Bequem und absolut nicht ermüdend“ — Eine Karosserie, die nach Jahren noch gleich gefällig und modern sein wird“ — „Rasch und sicher auf schlaglochreichen Strassen“ — das sind nur wenige Zitate aus den Briefen zufriedener Besitzer des Personenkraftwagens TATRA 603. Ähnlich äussern sich auch Fachleute, die die Möglichkeit hatten, den Wagen zu erproben. Das Interesse für ihn ist in vielen Ländern so gross, dass es die Liefermöglichkeiten weit übertrifft.

自動車 JUNIOR
JIDOSHYA - JUNIOR

SOSHINSHYA LTD.
12, PARKWAY, HANOVER, LONDON, E.C.4

& COX LTD
Insurance Publications

44 Fleet Street, London, E.C.4
Telephone: Fleet Street, 1022-3

1st November 1965.

**TORINO
MOTORI**

**TORINO
MOTORI**

Specialtidningsförlaget AB Sveavägen 53 Stockholm (en A&I fönarg) Telefon 340080 Tele

Specialtidningsförlaget AB



PRESIDENT ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY

UDĚLUJE

NÁRODNÍMU PODNIKU TATRA KOPŘIVNICE

ZA ŠEDESÁTILETOU PRÁCI PRO ROZVOJ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

ŘÁD PRÁCE

V PRAZE DNE 13. ČERVENCE 1957

MINISTR AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU A ZEMĚDĚLSKÝCH STROJŮ

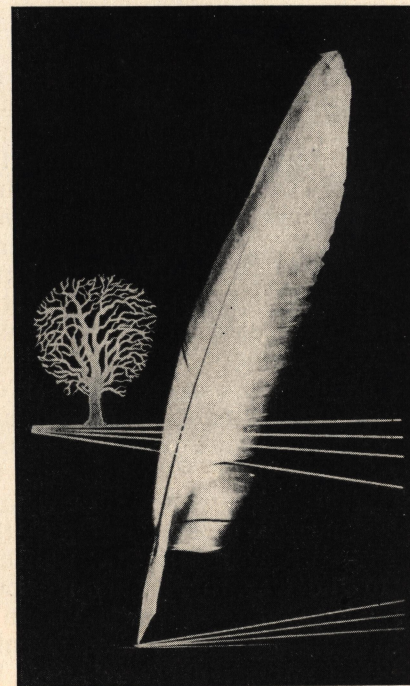


Handwritten signature: K. Němec

In July 1957, the Czechoslovak Government appreciated the outstanding work of the TATRA motor factory by awarding it a high national distinction.

Im Juli 1957 belohnte die Regierung der Republik die hervorragende Arbeit des TATRA-Werkes durch Erteilung einer hohen Staatsauszeichnung.





TATRA OTHERWISE
TATRA UNSONST

We have learned the history in which the good tradition of the present days is anchored. We have also been acquainted with the automobiles which carry on this tradition. We talked about the work of the designers, engineers, and scientists who assisted at the birth of each new type. But a new, modern motor vehicle is not born in the design centres and development plants alone. Every new design detail must first be thoroughly tested not only on a technical testing facility, but mainly in practical operation. The tests cannot last for years, and so, extremely adverse operating conditions must be sought. Exposed components of passenger cars can often be advantageously checked under ultimate stress conditions in racing or trial cars. Most valuable is also experience from long distance tours through various continents. Besides, the important task of those who inform prospective customers about the possibilities of economic application of the new vehicles must not be forgotten. On the way to prospective customers, the fleet cruised from town to town: 1500 km (900 miles) on the roads of Holland, 1000 km (600 miles) in Belgium, 2500 km (1550 miles) in France, 500 km (300 miles) in Luxembourg, and 1500 km (900 miles) in the German Federal Republic. Within 75 days, it covered a total of 7000 km (4300 miles), halting to arrange dozens of improvised "Motor Shows" and demonstration drives.

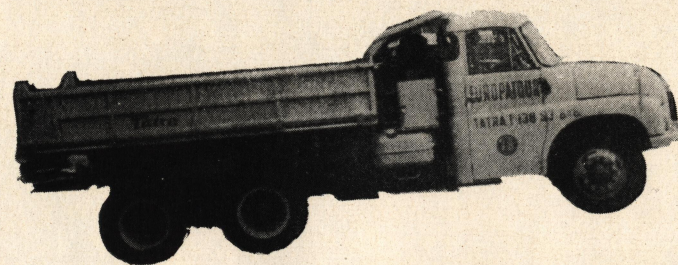
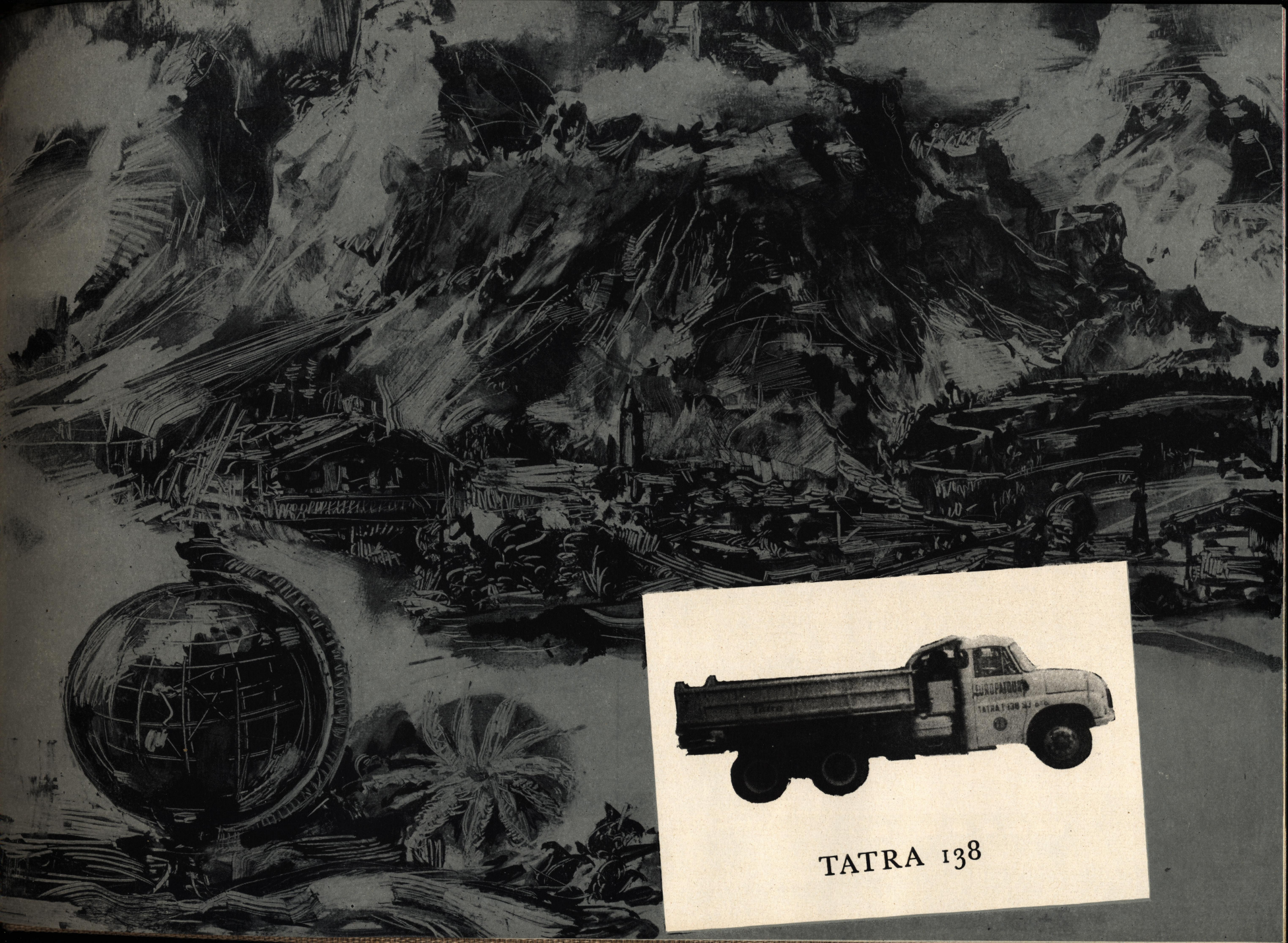
One April morning, a fleet of thirteen of the latest commercial vehicles of Czechoslovak make left Praha, among them also four TATRA vehicles: one-way and three-way tipper, a motor crane, and a special fire control ve-

hicle. Every vehicle was provided with an eyecatching inscription EUROPATOUR.

The fleet was the focus of attention, wherever it went. What is EUROPATOUR? Good idea! Within the scope of marketing, the samples of the latest models set out to meet prospective customers, to demonstrate their performance "on the spot".

The TATRA 138 vehicles were preceded by a reputation of motor vehicles which know no obstacles. Accordingly, wherever they came, they had to cope with test grounds which, according to everybody's opinion, were beyond the power of any vehicle. Vain hope — nobody ever succeeded in seeing a TATRA helplessly "stuck". Not even the treacherous sands of Emmen in Holland, nor the bottomless mud near Beillem, nor even the deep sand pits of Arnhem could "break" the indomitable TATRAS. Everywhere, the TATRA 138 met with the enthusiastic cheers of the onlookers, and acquired many an order in numerous places.

EUROPATOUR demonstrated to additional thousands of prospective customers from five European countries the superb properties of the new Czechoslovak commercial vehicles. The individual halts afforded also an excellent opportunity to meet owners of earlier types of Czechoslovak vehicles, local journalists, TV workers, transport specialists, businessmen, and many others. Many a notice in daily papers as well as in special magazines, on the radio and TV, spoke in superlatives about the performances of the TATRA vehicles in particular.



TATRA 138



Wir haben uns mit der Geschichte vertraut gemacht, in der die gute Tradition von heute verankert ist und die Kraftwagen kennengelernt, die die Träger dieser Tradition sind. Wir sprachen über die Arbeit der Konstrukteure, der Techniker und Forscher, die an der Wiege jeder neuen Type standen. Ein neuer moderner Kraftwagen entsteht jedoch nicht nur in den Konstruktionsbüros und in den Entwicklungswerkstätten.

Jedes neue Konstruktionsdetail muss im vorhinein auf dem technischen Prüfstand und hauptsächlich auch im praktischen Betrieb erprobt werden. Da die Prüfungen nicht Jahre dauern dürfen, muss man extrem schwierige Bedingungen suchen. Die exponierten Teile der Personenkraftwagen lassen sich gut bei Grenzbeanspruchung in Renn- oder Sportwagen prüfen. Unschätzbar sind auch die Erfahrungen aus Fernfahrten in verschiedene Weltteile. Aber auch die wichtige Aufgabe jener darf nicht vergessen werden, die künftige Kunden mit den Möglichkeiten der ökonomischen Ausnützung der neuen Fahrzeuge bekannt machen.

An einem Aprilmorgen verliess eine Kolonne von dreizehn neuesten Lastkraftwagen tschechoslowakischer Erzeugung Prag. Unter ihnen befanden sich auch vier Fahrzeuge der Marke TATRA: ein Lastenschnellkipper, ein Dreiseiten-Lastenkipper, ein Autokran und ein Spezialfeuerlöschwagen. Sämtliche Fahrzeuge trugen die in auffällender Form gehaltene Aufschrift EUROPATOUR.

Die Kolonne stand im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit, wo immer sie sich befand. Was ist das EUROPATOUR? Eine gute Idee! Im Rahmen des Marketing wurden Muster der neuesten Erzeugnisse zu möglichen Kunden entsandt, um ihnen direkt in ihren Betriebsbedingungen zu zeigen, was die Wagen leisten.

Auf der Fahrt von Stadt zu Stadt zu den Interessenten legte die Kolonne 1500 km in Holland, 1000 km in Belgien, 2500 km in Frankreich, 500 km in Luxemburg und 1500 km in der Bundesrepublik Deutschland zurück, in





75 Tagen insgesamt also 7000 km, und veranstaltete Dutzende improvisierter Salons und Vorführungen im Gelände.

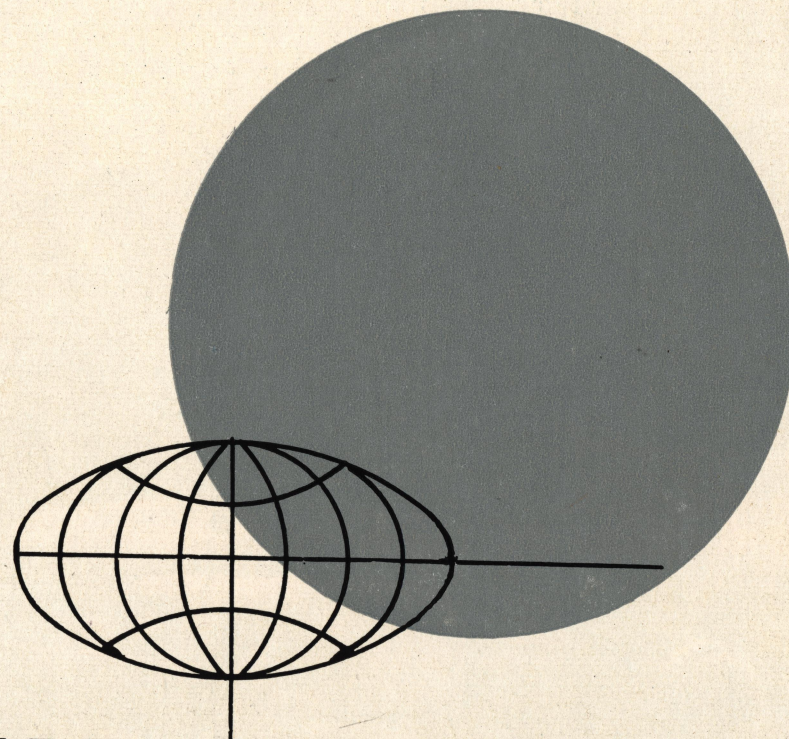
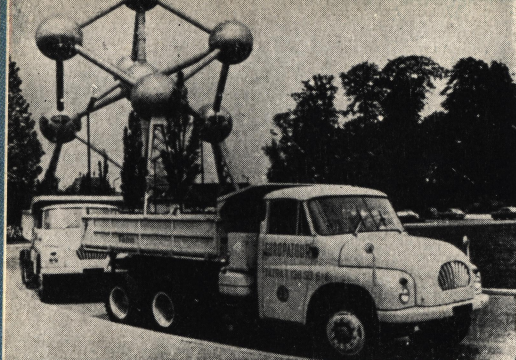
Den Kraftfahrzeugen TATRA 138 ging der Ruf von Kraftwagen voraus, die keine Hindernisse kennen. Deshalb wurden für sie in allen diesen Ländern Prüfgelände ausgesucht, von denen niemand glaubte, dass ein Fahrzeug mit eigener Kraft durchkommen könnte. Dennoch geschah es nie, dass ein TATRA hilflos steckengeblieben wäre. Und ebenso vermochten es der tückische Treibsand im holländischen Emmen, das grundlose Moorland bei Beillen oder gar die tiefen Sandgruben in Arnhem. Der TATRA 138 erntete überall begeisterten Applaus der

Teilnehmer und brachte aus vielen Orten Bestellungen mit nach Hause.

Die EUROPATOUR hat Tausende weiterer Interessenten in fünf europäischen Ländern mit den hervorragenden Eigenschaften der neuen tschechoslowakischen Lastkraftwagen bekannt gemacht. Die einzelnen Halte boten gute Gelegenheit zu Treffen mit Besitzern älterer Typen tschechoslowakischer Fahrzeuge, mit Journalisten der Lokalpresse, Mitarbeitern des Fernsehens, Verkehrsfachleuten, Kaufleuten und vielen anderen. Zahlreiche Nachrichten in der Tages- und Fachpresse, im Rundfunk und Fernsehen hatten Worte der Bewunderung insbesondere für die Leistungen der TATRA-Wagen.

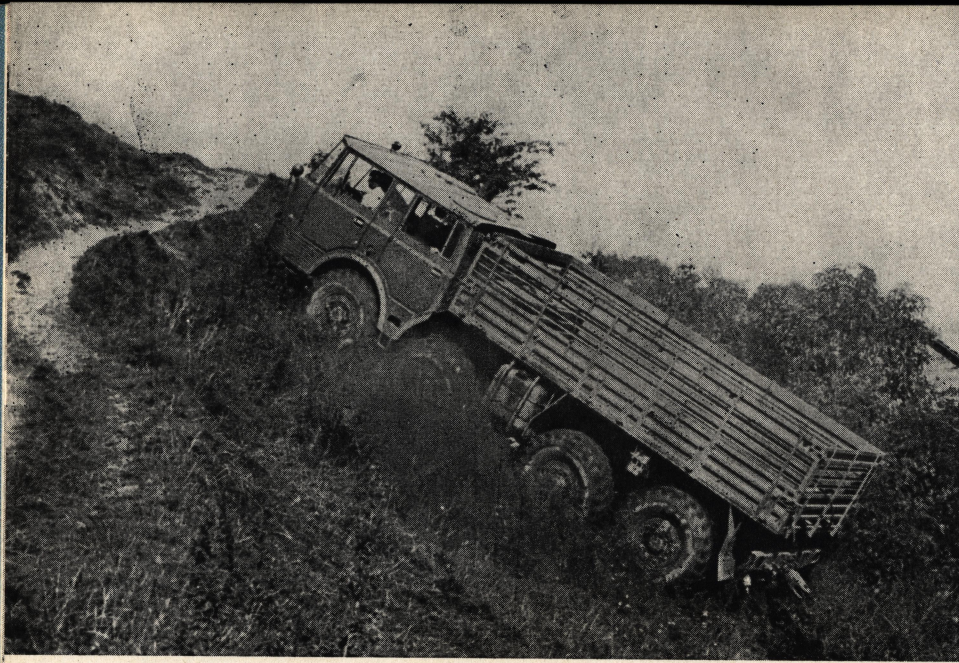






EUROPATOUR





The TATRA 813 — a member of the next vehicle range, ready to serve, in the near future, wherever the high performance and payload of the 138 model is insufficient.

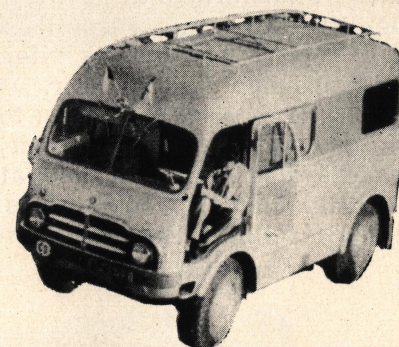
The TATRA 813 has an air-cooled, twelve-cylinder diesel engines of 250 BHP, derived, together with a number of other components, from the design of the 138 model. The basic type is a four-axle cross-country commercial with two steered front axles.

The conception of the new vehicle enables a variety of remarkable alternatives of all round versatility. The four axle chassis will be most probably used for flat trucks of high capacity, or for special purpose bodies. Tippers can be either of the four-axle, three-axle, or just two-axle type. Anticipated is also a four-axle or three-axle semitrailer tractor, and a special tractor for heavy Cull-mayer trailers.

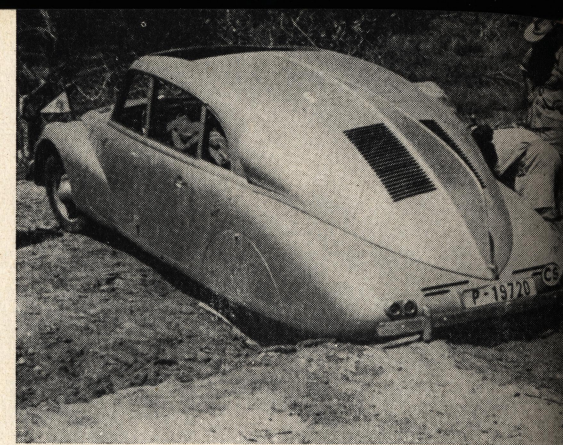


Der TATRA 813 — eines der Fahrzeuge einer weiteren Typenreihe, die vorbereitet wurde, um in nächster Zukunft vor allem dort zu dienen, wo selbst die grosse Leistung und die Nutzlast der Type 138 nicht ausreichen. Der TATRA 813 ist mit einem luftgekühlten Zwölfzylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 250 PS ausgestattet. Dieser Motor mit einer Reihe weiterer Aggregate ist konstruktionsmässig von der Type 138 abgeleitet. Die Grundaufführung ist ein vierachsiger Gelände-Lastkraftwagen mit zwei Lenkachsen.

Die Konzeption des neuen Fahrzeuges ermöglicht den Bau verschiedener beachtenswerter Applikationen für allseitige Verwendung. Auf dem vierachsigen Fahrgestell werden wahrscheinlich in erster Linie ein Pritschenwagen mit grosser Nutzlast sowie verschiedene Spezial-Zweckaufbauten gebaut werden. Die Lastenkipper können vier-, drei- oder nur zweiachsig sein. Man rechnet auch mit einem vierachsigen oder dreiachsigen Sattel-schlepper und mit einer Spezialzugmaschine für schwere Anhänger (Tieflader).



TATRA 805



A TATRA car was an inseparable power partner of the world renowned pair of globetrotters engineers Hanzelka and Zikmund. Rendering them reliable service on their scientific expeditions to remote regions of every continent, it earned the flattering name of "The Third in the Company".

For their first great tour they started out, on 22nd April, 1947, with a series production TATRA 87 eight cylinder without any modification, overloaded to such an extent as to arouse serious misgivings of experts. For a full fourteen months they cruised throughout the African continent, passing through deserts and primeval forests, seeking places undisturbed by civilization. In addition to their scientific work, they carefully attended to their technical log book, and regularly informed the factory about their experience with the car.

In June, 1948, they crossed the ocean to South America, to cruise on this continent for almost sixteen months. Very seldom, did their way lead them along a real road. They mastered the challenge of the Cordilleras. At Ticlio, Peru, their TATRA climbed to an altitude of 4860 metres

or 15,944.55 ft. In 1290 days, they travelled through a total of 44 countries in Europe, Africa, and America.

Likewise for their next great scientific expedition, from April 1959 till November 1964, engineers Hanzelka and Zikmund chose the well proven TATRA vehicles. This time, the team had four members and carried a great number of apparatus and materials of every description. For this purpose, two motor caravans with luggage trailers were built. The chassis employed were those of the TATRA 805 light cross-country commercials, powered by similar eight-cylinder engines as those used for the TATRA 603 passenger cars.

This time, for five years and a half, the expedition cruised through scientifically interesting areas of Asian countries, travelling through Turkey — Lebanon — Syria — Jordan — Iraq — Pakistan — India — Nepal — Ceylon — Burma — Indonesia — Japan, and the Asian part of the Soviet Union. In addition to the extremely valuable and extensive scientific, photographic, and film material, the expedition brought back also a wide range of valuable information for the present creators of the successful TATRA vehicles.



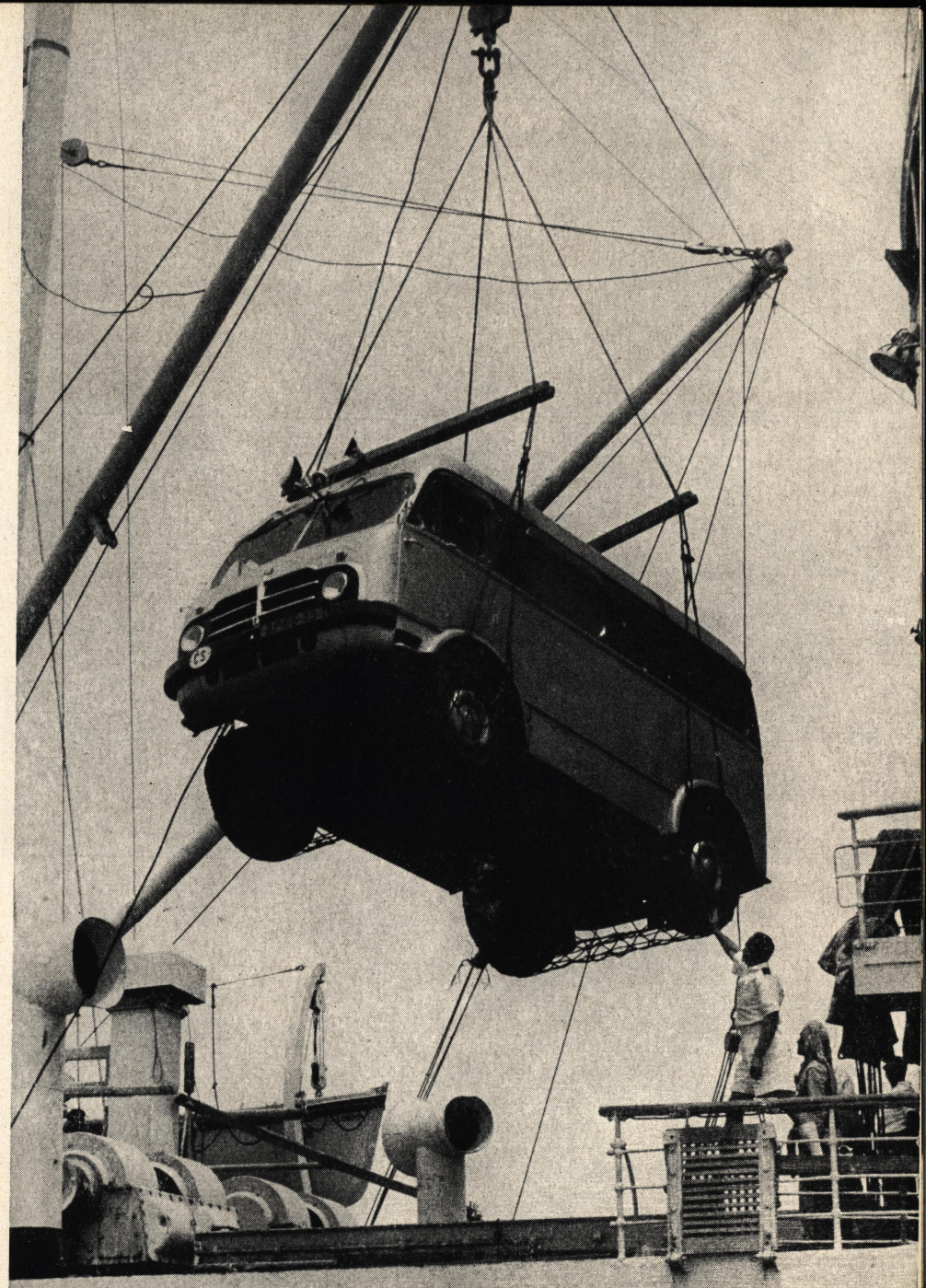
Der Kraftwagen TATRA war ein unzertrennlicher Freund der Weltreisenden Dipl.-Ing. Hanzelka und Dipl.-Ing. Zikmund. Er hat sie verlässlich auf allen ihren wissenschaftlichen Fahrten und die entlegensten Gegenden sämtlicher Kontinente begleitet und sich den schmeichelfhaften Beinamen „Der dritte von der Partie“ ehrlich erarbeitet.

Zu ihrer ersten grossen Reise starteten sie am 22. 4. 1947 mit einem serienmässigen, nicht zugerichteten Achtzylinder TATRA 87, der so überlastet war, dass es Befürchtungen der Fachleute erweckte. Ganze 14 Monate durchkreuzten sie den afrikanischen Kontinent, fuhren durch Wüsten und Urwälder und suchten Orte auf, die von jeglicher Zivilisation unberührt waren. Neben ihrer wissenschaftlichen Arbeit führten sie ein genaues technisches Tagebuch und informierten regelmässig das Werk über die mit dem Wagen gemachten Erfahrungen.

Im Juni 1948 schifften sie sich nach Südamerika ein und nach der Ankunft fuhren sie fast 16 Monate kreuz und quer durch diesen Kontinent. Nur selten führte ihre Route auf einer richtigen Strasse. Sie bewältigten die gefährdeten Kordillieren. In Ticlio (Peru) kletterte ihr TATRA bis 4860 m empor. In 1290 Tagen ruchfuhren sie insgesamt 44 Länder Europas, Afrikas und Amerikas.

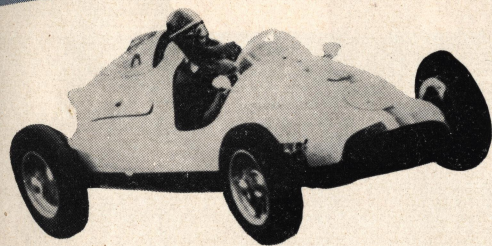
Auch für ihre zweite grosse Forschungsreise von April 1959 bis November 1964 wählten die Ingenieure Hanzelka und Zikmund die bewährten Kraftwagen TATRA. Diesmal zählte die Expedition vier Mitglieder. Da eine grosse Menge von Geräten und verschiedener Materialien mitgeführt wurden, hatte man für die Expedition zwei Spezial-Wohnwagen mit Anhänger für das Gepäck gebaut. Es wurden dazu die Fahrgestelle der leichten Gelände-Lastkraftwagen TATRA 805 verwendet, die mit ähnlichen Achtzylinder-Motoren ausgerüstet sind, wie sie in die Personenkraftwagen TATRA 603 eingebaut werden.

Die Expedition durchfuhr in den fünfeinhalb Jahren wissenschaftlich interessante Gebiete asiatischer Länder, vor allem die Türkei — den Libanon — Syrien — Jordanien — den Irak — Pakistan — Indien — Nepal — Cey-

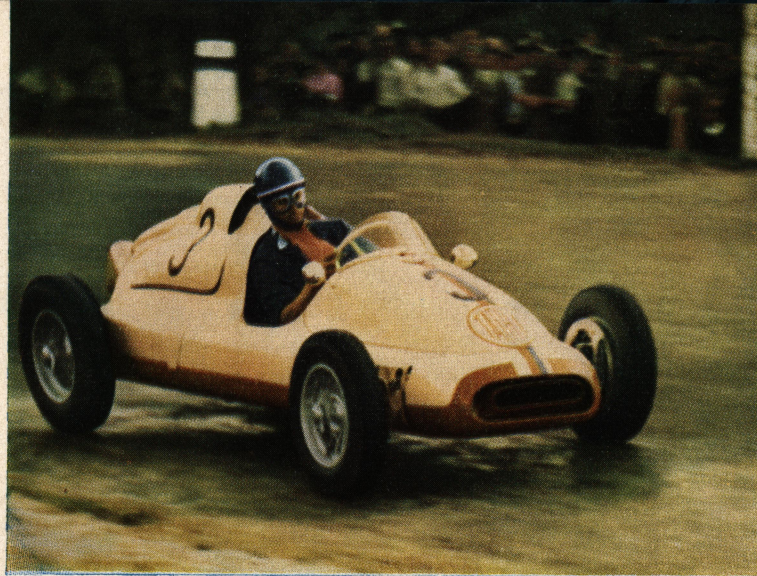




lon — Burma — Indonesien — Japan und den asiatischen Teil der Sowjetunion. Neben äusserst wertvollem und umfangreichem wissenschaftlichem fotografischem und Filmmaterial brachte die Expedition auch eine Unmenge von wertvoller Erkenntnisse für die Schöpfer der erfolgreichen TATRA-Fahrzeuge mit nach Hause.



TATRA-MONOPOST



The TATRA factory never underestimated the importance of racing car achievements for the publicity of the trademark, but, on the other hand, it was clear that series production cars could take but little advantage of the technicalities of such cars. Racing cars were built, but with the standard parts and assembly groups of the new cars intended for the market so as to thoroughly test and check them under the extreme stress conditions represented by a speed race.

The racing monoposts in the years 1950 to 1958 were mainly mobile test bays for the power units of the TATRA 603 passenger car. A slightly modified engine of this car operated reliably in the monoposts even at a peak power output of 200 BHP at 8000 RPM.

The TATRA monoposts were victorious in every race they entered, their achievements being remarkable.



Extremely long is the list of TATRA achievements in road trials, the first record being that of the famous PRESIDENT seventy years ago. More than once, trial achievements helped to persuade the public about the qualities of the new, unorthodox TATRA designs. Achievements from the years 1923 to 1925 definitely non-plussed the last opposers of the advanced "Twelver". The fourfold triumph of the TATRAPLAN cars in the Alpine Rally of 1949 fully gained the Austrian market for these cars.

The present TATRA 603 passenger cars remain true to the tradition of the trial achievements. Mostly as strictly series production models, they have been gaining remarkable successes in international rallies, in spite of the competition with cars of sporting character. In addition to several successive victories in the rallies Raid Polski, Vltava Rally, and others, they recorded, in recent years, also remarkable achievements in the popular Marathon de la Route (1st place in 1964, 2nd and 3rd places in 1965 in the class up to 2500 c.c.).





Im TATRA-Werk hatte man die Bedeutung der Erfolge der Rennwagen für die Propagierung der Marke niemals unterschätzt, obgleich es klar war, dass aus der Technik dieser Spezialwagen die Serienwagen nur geringen Nutzen ziehen können. Man baute im Werk zwar auch Rennwagen, benützte aber dazu konsequent Teile und ganze Konstruktionsgruppen aus den neuen, für den Markt bestimmten Wagen, um sie gründlich bei so außerordentlicher Beanspruchung zu prüfen, wie sie ein Rennen darstellt.

Die Rennmonoposte aus den Jahren 1950 bis 1958 waren vor allem ein fahrbarer Prüfstand für die Aggregate des Personenkraftwagens TATRA 603. Der nur wenig frisierte Motor arbeitete in den Monoposten verlässlich auch bei einer Spitzenleistung von 200 PS und 8000 U/min.

Die TATRA-Monoposte gewannen in sämtlichen Rennen, an denen sie sich beteiligten und erzielten bemerkenswerte Ergebnisse.



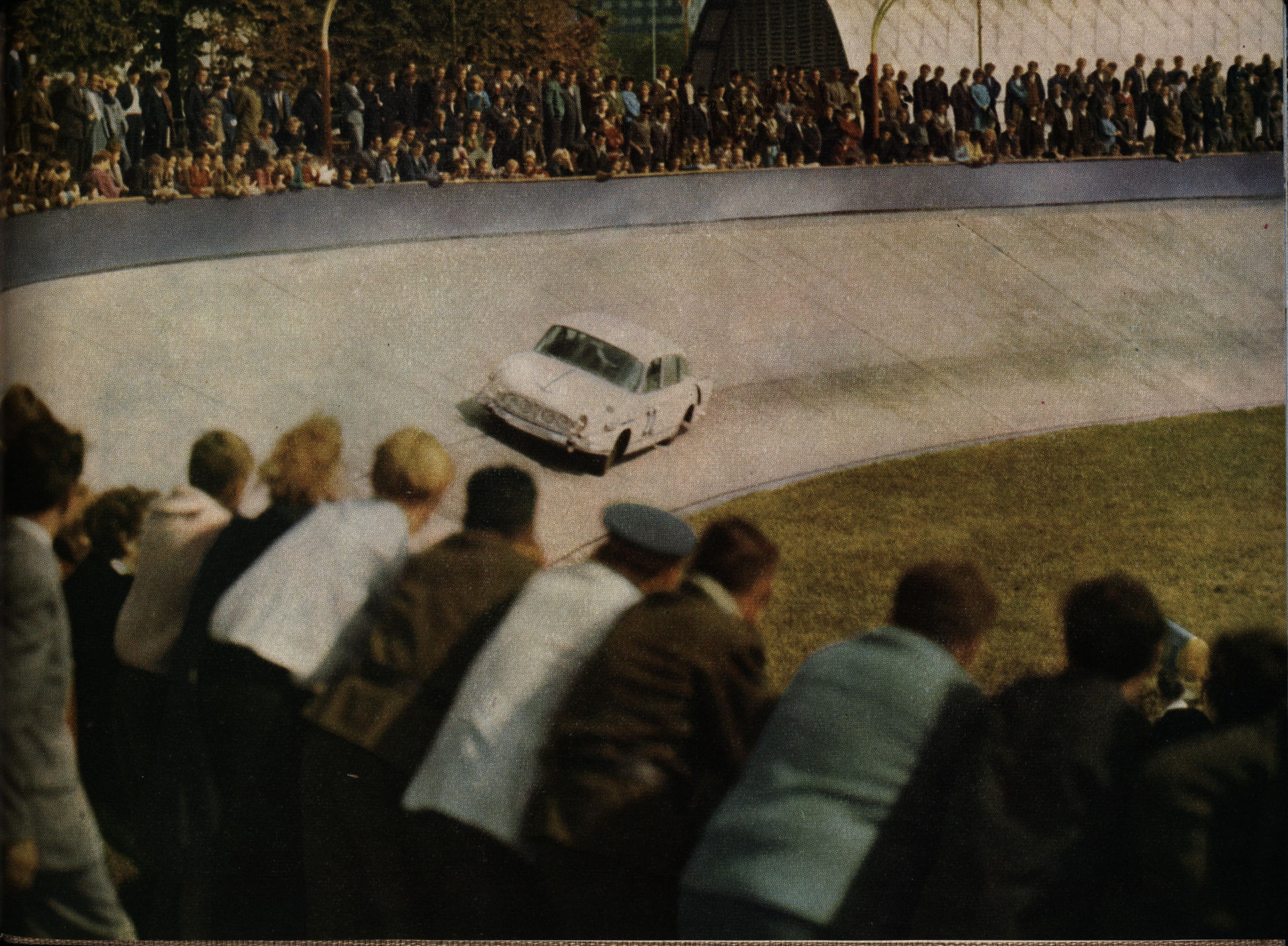


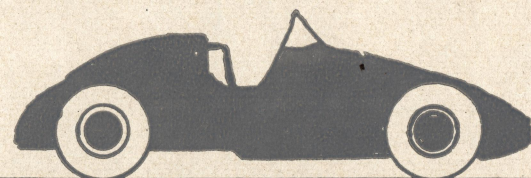
Lang ist die Liste der Erfolge der TATRA-Wagen in Strassenwettfahrten, in die sich bereits vor siebzig Jahren der berühmte „Präsident“ eingeschrieben hatte. Häufig halfen Erfolge in den Wettfahrten die Öffentlichkeit von den Qualitäten der neuen nichtorthodoxen Konstruktionen der TATRA-Wagen zu überzeugen. Die Erfolge aus den Jahren 1923 bis 1925 schlugen endgültig die letzten Gegner des avantgardistischen „Zwölfers“. Der vierfache Sieg der TATRAPLAN-Wagen in der Alpenfahrt 1949 öffnete ihnen völlig den österreichischen Markt.

Die Tradition der Wettfahrterfolge setzen auch die gegenwärtig erzeugten Personenkraftwagen TATRA 603 fort. Ausser mehreren Siegen in der Wettfahrt Raid Polski, der Rallye Vltava und anderen konnten sie bedeutende Erfolge in dem bekannten Marathon de la Route (1. Platz im Jahre 1964, 2. und 3. Platz im Jahre 1965 in der Klasse bis 2500 cm³) für sich buchen.













A good piece of work deserves a well-earned rest. The people at Kopřivnice are doing a good job — not as a mere duty, but because of their traditional close contact with the TATRA trade mark, inherited from father to son for several generations now. The factory belongs to them all, and it does well by them.

In the beautifully scenic countryside of the nearby Velké Karlovice, the TATRA firm has built for its employees a big, luxuriously appointed recreation centre. Here, they can find not only a quiet, healthy spot to relax, but also an opportunity for fascinating walks, games, and sports.

Every year a great number of employees spend their holidays also in other summer or winter recreation centres in Czechoslovakia or abroad. Many employees are granted free, first-class balneological treatment.

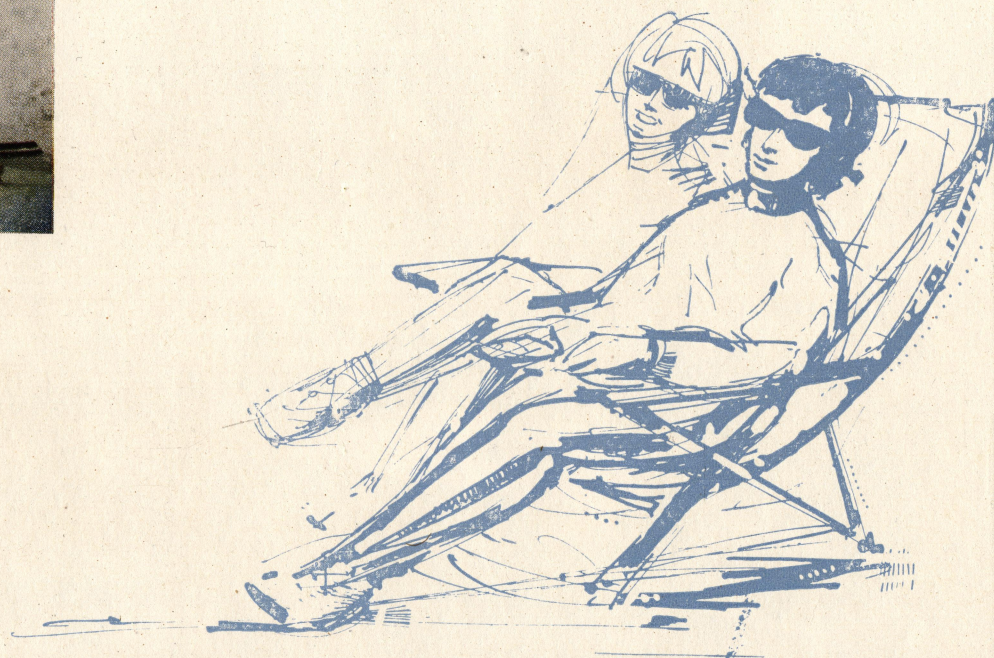
For the children of its employees, the factory establishes crèches, playgrounds, and, in summer, camps amidst the beauties of nature.

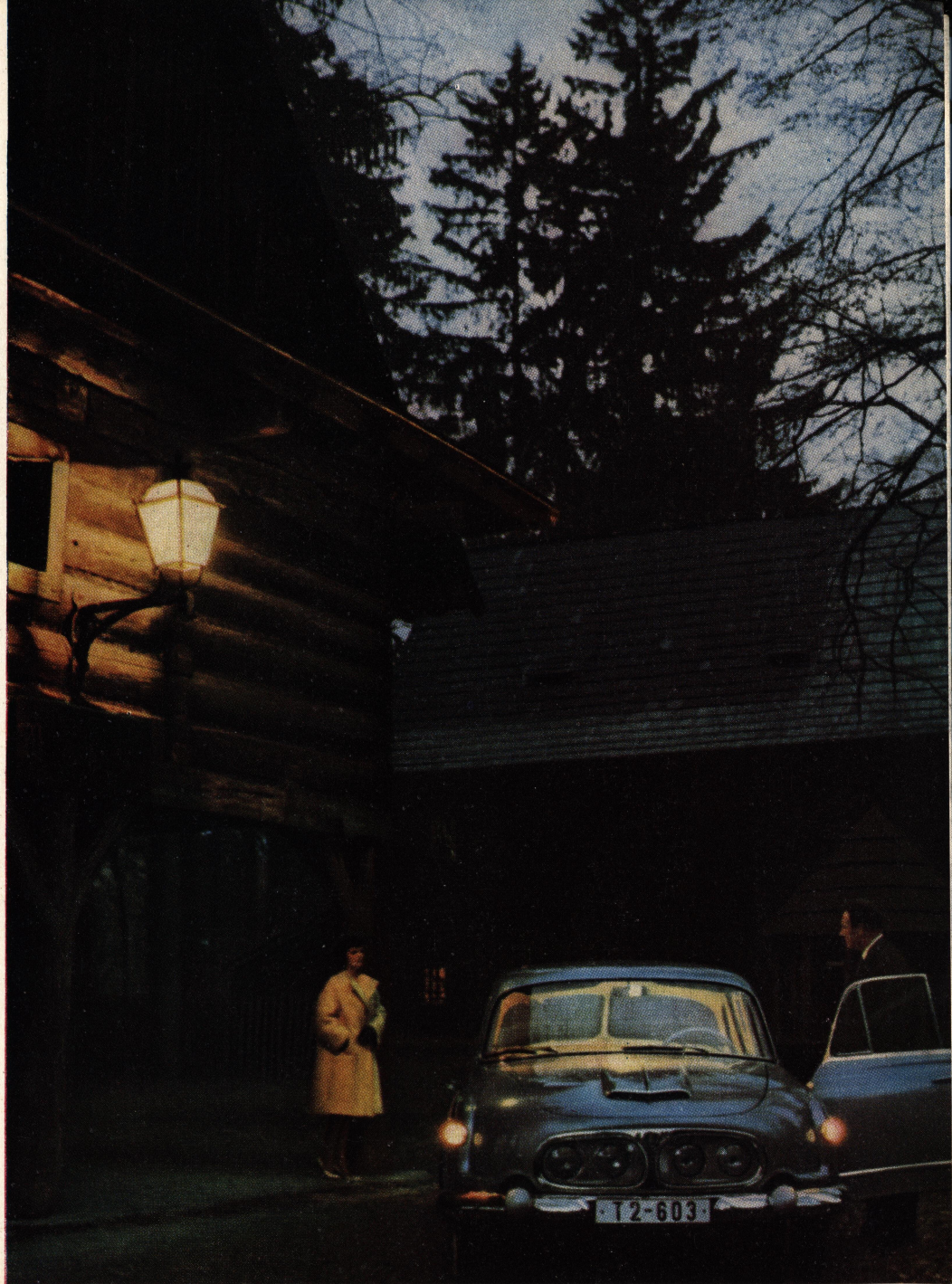
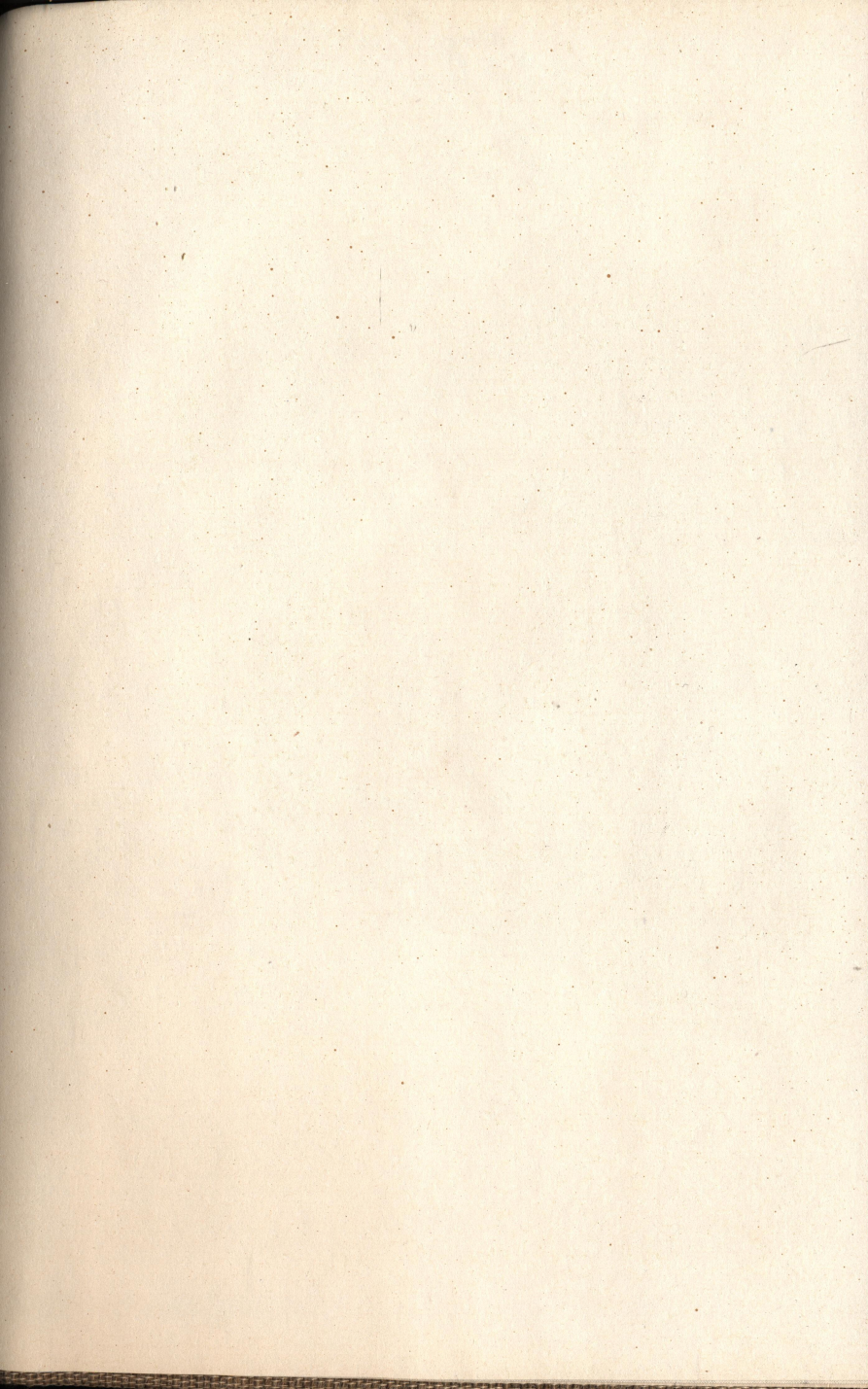
Nach erfolgreicher Arbeit — verdiente Ruhe. Die Menschen von Kopřivnice arbeiten gut; nicht nur aus Pflichtbewusstsein sondern wegen ihrer traditionellen Verbundenheit mit der Marke TATRA, die sich nun schon mehrere Generationen lang vom Vater auf den Sohn vererbt. Das Werk gehört ihnen allen und sorgt gut für sie. In einer ladschaftlich reizvollen Gebirgsgegend unweit von Velké Karlovice hat das TATRA-Werk für seine Mitarbeiter ein grosses komfortabel ausgestattetes Erholungszentrum aufgebaut. Hier ist nicht nur Ruhe und ein gesundes Milieu sondern auch reiche Gelegenheit für zauberhafte Spaziergänge, Spiel und Sport.

Eine grosse Zahl von Werktätigen verbringt ausserdem alljährlich den Urlaub in zahlreichen weiteren Sommer- oder Wintererholungszentren in der Tschechoslowakei und im Ausland. Vielen Werkleuten wird kostenlose Heilbehandlung in Kurorten gewährt.

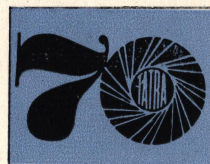
Für die Kinder der Belegschaftsmitglieder werden vom Werk Krippen und Spielplätze und im Sommer beliebte Zeltlager in landschaftlich schönen Gegenden errichtet.











This marks the close of the chapter in the history of human struggle and technical progress called "70 Years of the TATRA Automobiles".

In it, you will find a legacy of the past as well as a document of the present work of thousands of unknown busy workers from below the Beskydy Mountains.

The Kopřivnice people will continue their way to technical progress, will continue to watch carefully the traditional quality of their products, so that the generations to come can be proud of their work.

Wir schliessen ein Kapitel aus der Geschichte menschlichen Strebens nach technischem Fortschritt, das die Überschrift „70 Jahre TATRA-Kraftwagen“ trägt. Es enthält das Vermächtnis der Vergangenheit und bietet einen Überblick über die gegenwärtige Arbeit Tausender von unbekannten fleissigen Menschen aus dem Beskiden-vorland.

Die Werktätigen von Kopřivnice rasten nicht; sie werden auch weiterhin den Weg des technischen Fortschrittes verfolgen und die traditionelle hohe Güte ihrer Erzeugnisse hüten, damit auch kommende Generationen mit Stolz auf ihre Arbeit zurückblicken können.

© Copyright Vladimír Bidlo, Z. V. Kleinhampl — 1967
Illustrations and graphics arrangement by Vladimír Bidlo

Obálku, ilustrace a grafickou úpravu navrhl a provedl Vladimír Bidlo. Texty napsal Z. V. Kleinhampl. Vydalo Nakladatelství dopravy a spojů. Praha 1967. Vytiskl Knihtisk, n. p., závod 1, Praha

